✱ Année 1957. — N° 7 A. N. Le Numéro : 15 francs. Vendredi 25 Janvier 1957 ✱

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SÉANCES
QUESTIONS ÉCRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 800 fr. ; ÉTRANGER : 2.100 fr.
(*Compte chèque postal :* 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

3e LEGISLATURE

SESSION DE 1956-1957 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 100e SEANCE

Séance du Jeudi 24 Janvier 1957.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 274).
2. — Excuses et congé (p. 274).
3. — Demande de discussion d'urgence d'un projet de loi (p. 274).
4. — Prolongation d'un délai imparti au Conseil de la République. — Adoption d'une proposition de résolution (p. 274).
5. — Retrait de l'ordre du jour d'un vote sans débat (p. 274).
6. — Inscription de la dermite du Largactil au tableau des maladies professionnelles. — Adoption sans débat d'une proposition de résolution (p. 274).
7. — Construction d'un tunnel routier sous le mont Blanc. — Discussion d'un projet de loi (p. 274).
MM. Anthonioz, rapporteur; de Chevigné, rapporteur pour avis de la commission de la production industrielle; André-François Mercier, rapporteur pour avis de la commission de la défense nationale; de Menthon, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères; Vals, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.
Motion préjudicielle n° 1 de M. Delachenal: MM. Delachenal, Briffod, Pinton, secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. — Rejet.
Motion préjudicielle n° 2 de M. Barel: MM. Barel, Pineau, ministre des affaires étrangères. — Rejet.
Discussion générale: MM. Pianta, Boccagny, Kir, Médecin.
8. — Excuse et congé (p. 288).
9. — Construction d'un tunnel routier sous le mont Blanc. — Reprise de la discussion d'un projet de loi (p. 288).
Discussion générale (*suite*): MM. Corniglion-Molinier, Pinay, Fontanet, Morice, le ministre des affaires étrangères. — Clôture.
Art. 1er, 2 et 3. — Adoption.
Art. 4.
Amendement n° 1 de M. Briffod: MM. Briffod, Ramadier, ministre des affaires économiques et financières. — Adoption de l'amendement modifié.
Adoption de l'article modifié.
Art. 5. — Adoption.
Explications de vote: M. Fontanet
Adoption, au scrutin, de l'ensemble du projet de loi.
10. — Fermeture hebdomadaire des débits de boissons. — Discussion, sous réserve de débat restreint, d'une proposition de loi (p. 292).
M. Prisset, rapporteur.
Rappel au règlement: MM. Moisan, le président, Baurens, président de la commission des boissons, Alfred Coste-Floret.
M. Parrot, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme et de la commission des boissons.
MM. Baurens, président de la commission des boissons, Cayeux, président de la commission; Gazier, ministre des affaires sociales.
Scrutin sur le débat restreint.
Renvoi de la suite du débat.
11. — Demande en autorisation de poursuites (p. 294).
12. — Renvois pour avis (p. 294).
13. — Dépôt de propositions de loi (p. 295).
14. — Dépôt de propositions de résolution (p. 295).
15. — Dépôt de rapports (p. 295).
16. — Dépôt de projets de loi adoptés par le Conseil de la République (p. 295).
17. — Adoptions conformes par le Conseil de la République (p. 295).
18. — Ordre du jour (p. 296).

PRESIDENCE DE M. EMILE LIQUARD, vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du mercredi 23 janvier a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

EXCUSES ET CONGE

M. le président. M. Alfred Coste-Floret s'excuse de ne pouvoir assister à la séance de ce jour.

M. Frédéric-Dupont s'excuse de ne pouvoir assister à la séance et demande un congé.

Le bureau est d'avis d'accorder ce congé.

Conformément à l'article 42 du règlement, je soumets cet avis à l'Assemblée.

Il n' a pas d'opposition ?...

Le congé est accordé.

— 3 —

DEMANDE DE DISCUSSION D'URGENCE D'UN PROJET DE LOI

M. le président. M. le président du conseil demande la discussion d'urgence du projet de loi tendant à la ratification du décret n° 57-61 du 22 janvier 1957 portant suspension provisoire de la perception du droit de douane d'importation applicable aux pois non décortiqués ni cassés (Ex. n° 07-05 D du tarif douanier), qui a été renvoyé à la commission des affaires économiques.

Il va être procédé à l'affichage et à la notification de la demande de discussion d'urgence.

— 4 —

PROLONGATION D'UN DELAI IMPARTI AU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE

Adoption d'une proposition de résolution.

M. le président. Au cours de la séance du 22 janvier 1957, j'ai donné connaissance à l'Assemblée de la résolution par laquelle le Conseil de la République lui demande de prolonger le délai constitutionnel dont il dispose pour examiner en première lecture le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale sur le reclassement des travailleurs handicapés.

La commission de la famille, de la population et de la santé publique propose d'accorder le délai demandé.

Je consulte l'Assemblée sur le passage à la discussion de la proposition de résolution

(L'Assemblée, consultée, décide de passer à la discussion de la proposition de résolution.)

M. le président. Je donne lecture de la proposition de résolution :

« L'Assemblée nationale, par application du dernier alinéa de l'article 20 de la Constitution, décide de prolonger de deux mois le délai constitutionnel de deux mois dont dispose le Conseil de la République pour examiner en première lecture le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale sur le reclassement des travailleurs handicapés. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix la proposition de résolution.

(La proposition de résolution, mise aux voix, est adoptée.)

— 5 —

RETRAIT DE L'ORDRE DU JOUR D'UN VOTE SANS DEBAT

M. le président. L'ordre du jour appellerait le vote sans débat de la proposition de résolution n° 3493 de M. Hernu et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à prévoir l'inscription de la méthode française de préparation à l'accouchement (méthode psycho-somatique) à la nomenclature générale des frais remboursables par les organismes de sécurité sociale (n° 3705).

Mais une opposition a été formulée et sera insérée à la suite du compte rendu *in extenso* de la séance de ce jour.

En conséquence, ce vote sans débat est retiré de l'ordre du jour.

— 6 —

INSCRIPTION DE LA DERMITE DU LARGACTIL AU TABLEAU DES MALADIES PROFESSIONNELLES

Adoption sans débat d'une proposition de résolution.

M. le président. L'ordre du jour appelle le vote sans débat, conformément à l'article 36 du règlement, de la proposition de résolution n° 1472 de M. Virgile Barel et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à inscrire la dermite du « Largactil » au tableau des maladies professionnelles (n° 3709).

Je consulte l'Assemblée sur le passage à la proposition de résolution.

(L'Assemblée, consultée, décide de passer à la proposition de résolution.)

M. le président. Je donne lecture de la proposition de résolution :

« L'Assemblée nationale invite le Gouvernement à inscrire la dermite du « Largactil » au tableau des maladies professionnelles annexé aux règlements d'administration publique pris en vertu des dispositions de l'article 496 du code de la sécurité sociale. »

Je mets aux voix la proposition de résolution.

(La proposition de résolution, mise aux voix, est adoptée.)

— 6 —

CONSTRUCTION D'UN TUNNEL ROUTIER SOUS LE MONT BLANC

Discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi n° 1480 relatif à la construction d'un tunnel routier sous le mont Blanc (n°s 3570, 3625, 3694, 3740, 3839).

La parole est à M. Anthonioz, rapporteur de la commission des moyens de communication et du tourisme.

M. Marcel Anthonioz, *rapporteur.* Mesdames, messieurs, le Gouvernement a, en avril dernier, déposé sous le n° 1480 un projet de loi tendant à la ratification par le Parlement de la convention établie à Paris entre les gouvernements italien et français, le 14 mars 1953, et concernant le percement d'un tunnel routier sous le mont Blanc.

Ce faisant, le Gouvernement actuel a repris l'initiative du gouvernement précédent qui, en juin 1955, avait, sous le n° 10911, présenté à l'appréciation du Parlement ce projet de loi et les textes annexes y afférents.

Le rapport avait été alors confié à la commission des moyens de communication et du tourisme, et il fut présenté devant celle-ci lors de sa séance du 20 octobre 1955. A l'issue du débat qui s'instaura alors, la commission décida d'entendre, avant de se prononcer sur le projet, les porte-parole de la commission des transports du Conseil économique, du conseil général des ponts et chaussées et du conseil supérieur du tourisme.

Le 17 novembre 1955, les porte-parole du Conseil économique rappelèrent l'étude et les conclusions présentées au nom de cette Assemblée à l'égard du percement du mont Blanc. Tout en reconnaissant l'intérêt et les possibilités économiques de cette réalisation, ils renouvelèrent certaines réserves en soulignant toutefois que celles-ci traduisaient seulement un souci de prudence et d'opportunité et ne pouvaient être considérées comme une condamnation du projet.

Le conseil général des ponts et chaussées, entendu à son tour le 24 novembre 1955, conclut aux larges possibilités techniques et pratiques de la percée et en souligna l'intérêt pour l'articulation routière des régions alpines.

Les circonstances ne permirent pas d'entendre l'avis du conseil supérieur du tourisme, la fin anticipée de la législature ayant mis brutalement un terme à la discussion engagée.

Par contre, nous rappelons que, cette question ayant été évoquée au cours d'une séance plénière de cet organisme, en juillet 1955, celui-ci devait prendre à la majorité une délibération favorable.

Telles sont les raisons du long délai écoulé depuis le dépôt du projet initial jusqu'à ce jour; elles justifient largement notre désir de voir le Parlement français se prononcer rapide-

ment à ce sujet, en précisant que la convention qu'il contient a été ratifiée par un vote unanime du Parlement italien, le 11 juillet 1951 à la Chambre des Députés, et le 30 juillet 1951 au Sénat.

La commission des moyens de communication et du tourisme a, lors de deux récentes séances, délibéré sur ce projet et m'a chargé de présenter à l'Assemblée les conclusions qu'elle a adoptées à une très large majorité.

Examinons ce projet. Afin de répondre utilement et en toute objectivité aux divers aspects du problème posé, il nous paraît nécessaire d'évoquer au préalable les éléments essentiels à toute appréciation.

D'abord, en ce qui concerne l'opportunité du projet, un tunnel routier sous les Alpes s'impose-t-il ? Ensuite, dans l'affirmative, quel est le meilleur tracé ?

Etudions d'abord l'opportunité du projet. Depuis quelques années, on constate une augmentation considérable, tant du parc automobile des divers Etats européens que de la circulation, et en particulier du tourisme routier international. Dans le rapport présenté à la conférence des ministres européens, qui s'est tenue à Bruxelles en janvier 1953, il a été indiqué que le parc automobile européen augmentait de 7 p. 100 en moyenne chaque année et que l'augmentation du tourisme routier international était de 12 à 15 p. 100.

Une circulaire ministérielle précise que, pour déterminer les caractéristiques des grands itinéraires, il convient de faire état d'une augmentation de la circulation de 10 p. 100, soit le doublement de celle-ci en moins de dix ans.

Par ailleurs, on assiste actuellement à un développement important des voyages internationaux effectués par cars. Parallèlement, le tourisme populaire se développe grâce à l'augmentation considérable du nombre des motocyclettes et des scooters.

Citons à cet effet quelques chiffres. Le parc automobile de l'Europe occidentale est passé de 1938 à 1951 de 9 millions à 12 millions 400.000 véhicules, soit une augmentation de 40 p. 100. En ce qui concerne la Belgique, il est passé de 1939 à 1949 de 240.000 à 370.000 véhicules, soit plus de 55 p. 100 d'augmentation. En Suisse, durant une année, de 1950 à 1951, le nombre des véhicules automobiles passe de 77.861 à 168.000, soit une augmentation de plus de 116 p. 100.

Quant à la France, je me permettrai de rappeler deux indications émanant de compétences du monde de l'automobile et qui ont paru récemment dans la presse. M. Pierre Dreyfus, directeur de la Régie Renault, s'exprimant devant le Conseil économique, a conclu que « la production d'ensemble de l'industrie française de l'automobile a atteint en 1956 plus de 830.000 véhicules, contre 725.000 en 1955, soit une augmentation de 15 p. 100 environ ».

Ces indications sont également reprises par M. Pigozzi, qui, au nom de la S. I. M. C. A., déclare:

« Nous n'avons pas cessé de faire preuve, quant à l'avenir de l'automobile en France et dans le monde, d'un parfait optimisme. En 1960, la circulation automobile aura augmenté en France de 50 p. 100, et en 1975 il y aura dans ce pays quatre fois plus d'automobiles qu'aujourd'hui ».

Ainsi se trouve posé et confirmé le développement particulièrement sensible du parc automobile dans le monde, et singulièrement en Europe, avec le développement de la circulation routière qui en découle.

Selon des statistiques récentes dont il fut fait état à l'occasion de la discussion sur les carburants, il existe actuellement en France 9.400.000 véhicules à moteur, y compris les scooters et autres engins à deux roues. Ce chiffre nous permet d'affirmer l'importance du parc automobile et de la circulation qui en découle.

Quant au trafic automobile entre pays, nous savons que près de 500.000 véhicules à moteur sont entrés en Suisse en 1948, et exactement 867.274 en 1951, soit une augmentation de près de 76 p. 100.

En ce qui concerne l'Italie, le mouvement des automobiles aux frontières, qui était en 1948 de 843.675 voitures, est passé en 1951 à 1.271.853 voitures et en 1956 à plus de deux millions.

Les passages aux douanes franco-suisses à Moellesulaz, près de Genève, et à Annemasse, ont atteint, les 16 et 17 août 1952, une pointe journalière de 3.500 véhicules. A Perly, près de Saint-Julien, sont passés les mêmes jours 4.000 véhicules.

Ces chiffres sont intéressants parce qu'ils montrent que, malgré les formalités douanières, le passage de la frontière peut être considérable et comporte des pointes horaires supérieures à 300 véhicules.

En ce qui concerne le nombre de personnes, nous signalerons en passant que le nombre des usagers entrés en Italie est passé de 1.590.035 en 1948 à 6.200.000 en 1952.

Les passages au col du Mont-Cenis ont été de 116.474 en 1948, de près de 200.000 en 1951 et de 213.587 au 30 août 1952. Les passages ont donc doublé de 1948 à 1952.

Tous ces chiffres statistiques, certes, sont importants et montrent combien les échanges internationaux par voie routière sont en accroissement constant et, en particulier, en ce qui concerne les relations France, Suisse et Italie, celles qui concernent le futur trafic d'un tunnel routier transalpin.

Les récentes études confirment et soulignent de façon éloquente la progression indiquée; les comptages de 1955, comparés à ceux de 1950, ont permis d'établir que la circulation, en particulier la circulation touristique, avait dépassé considérablement les prévisions.

Sur la route nationale 506, près de Chamonix, au poste de comptage des Gaillands, les maxima constatés en 1955 ont été, le 2 août de 4.777 voitures de tourisme et, le 15 août, de 6.523 voitures, contre 2.878 voitures le 6 août 1950.

Il n'est plus possible, au regard de ces indications, de se contenter des voies routières des grands cols des Alpes, dont la plupart sont à une altitude de 2.000 à 2.500 mètres et sont fermées six ou huit mois de l'année, ou encore de s'astreindre à emprunter les services ferroviaires existant au Gothard, au Simplon et au Mont-Cenis.

Le tunnel routier est devenu une nécessité, car lui seul permet le passage en toutes saisons sans difficulté et sans attente.

Or, il n'en existe aucun tout au long des 600 kilomètres de la chaîne des Alpes, de l'Autriche à la Méditerranée.

Le développement considérable du trafic routier indiqué plus haut, les courants inévitables qui ne demandent qu'à s'affirmer et se développer, au travers de la barrière alpine, justifient et commandent une telle réalisation.

Quel sera alors le meilleur tracé ?

Pour le définir, il est besoin de rappeler, bien que cela soit quelque peu fastidieux, l'orientation traditionnelle des grands courants existants.

Nous trouvons d'abord le courant traditionnel Nord-Sud qui est le plus important et relie la vallée du Rhin à la vallée du Pô ou à la Côte d'Azur.

C'est la véritable épine dorsale touristique du centre-Europe, passe de prédilection des nordiques et des centraux à la recherche du soleil et de la chaleur, avec deux axes routiers bien déterminés: la route Bâle—Lucerne—Altdorf—Milan à travers le massif du Saint-Gothard, puis la route Bâle—Berne—Lausanne—Martigny—Turin par le col du Grand-Saint-Bernard, ou Lausanne—Martigny—Brigue—Milan, par le massif du Simplon.

Hélas, ce trafic échappe totalement à la France.

Deuxièmement, un courant orienté Nord-Ouest—Sud-Est, reliant la vallée de la Saône à celle du Pô, reliant la Belgique, l'Angleterre, Paris au massif du Mont-Blanc et au delà.

Troisièmement, un courant Ouest—Est, venant de la vallée du Rhône et Chambéry pour se diriger vers Turin soit par le mont Cenis ou le tunnel ferroviaire du Fréjus, soit également par la vallée de l'Isère et le col du Petit-Saint-Bernard, ou encore Albertville, le val d'Arly et le massif du Mont-Blanc, reliant les côtes Atlantique, et le centre de la France à Chamonix et à l'Italie.

Quatrièmement, s'ajoute enfin à ces différents trafics un courant essentiellement touristique qu'on pourrait appeler la route de Savoie, des lacs et du mont Blanc qui partant de Lausanne, traverse Genève, rejoint Annecy, Aix-les-Bains, Chambéry, Albertville, le val d'Arly, Megève et Chamonix.

Ou encore: Chamonix—Annecy—Aix-les-Bains vers Lyon, la Bourgogne et Paris; ou par Grenoble et la route française des Alpes vers la Côte d'Azur ou Marseille.

D'un côté comme de l'autre, ces courants ont un même pivot géographique: le mont Blanc.

Ces grands courants touristiques étant bien précisés, pourquoi entamer une guerre des tunnels ou des cols ?

En effet, en partant de l'Ouest, on rencontre le col du Mont-Genèvre, pratiquement ouvert toute l'année, et le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis, devenu également un autotunnel, grâce aux efforts de la Société nationale des chemins de fer français.

Nous trouvons ensuite le col du Mont-Cenis, puis le col du Petit-Saint-Bernard, enfin le lieu géographique du mont Blanc, dont la magnifique vallée touristique de l'Arve, au développement hôtelier considérable, fréquentée en toutes saisons, se trouve sans débouché sur l'Italie.

Il ne fait donc aucun doute que, pour désenclaver cette vaste région, qui n'a aucune relation routière ou ferroviaire avec l'Italie, le tunnel du mont Blanc s'impose, dans toute sa logique géographique.

Regardant à présent vers l'Est, nous trouvons le col du Grand-Saint-Bernard, le col du Simplon, avec l'autotunnel ferroviaire du même nom. Pour finir, les cols du Saint-Bernardino, du Julier et de la Bernina.

Si l'on se penche sur la carte des Alpes, on constate qu'un immense vide existe entre l'autotunnel ferroviaire du Fréjus et l'autotunnel ferroviaire du Simplon, et que le tunnel routier du mont Blanc, seul, comblerait cette lacune.

Tel que nous avons posé le problème du franchissement de la barrière des Alpes, dans sa partie à la fois médiane et la

plus utilisée — tant du point de vue économique que touristique — il nous semble à présent que nous pourrions, guidés uniquement par le bon sens et le sentiment de la recherche de l'utile, essayer de convenir que:

1° Là où existent déjà des tunnels ferroviaires (cas du Fréjus, du Simplon, du Saint-Gothard), et tunnels à double voie, il faut accélérer les possibilités d'embarquement et de débarquement à chaque sortie des tunnels.

L'exemple des navettes, sous le tunnel du Saint-Gothard, où l'on n'attend jamais plus de quinze minutes et dont la capacité de transport est de plus de 2.500 voitures pour une seule journée, en est la preuve.

2° Par contre, dans les régions mal desservies par rapport aux axes des grands courants internationaux mettre immédiatement en chantier le tunnel routier qui correspond le mieux aux nécessités touristiques et économiques, le tunnel sous le mont Blanc.

S'il n'en était pas ainsi, le projet parallèle concurrent du Grand-Saint-Bernard — passage désigné de l'autostrade Hambourg—Bâle, Lausanne—Martigny—Turin—Gênes — et réalisé avec des capitaux allemands, suisses et italiens, aboutirait rapidement, au détriment certain des intérêts français, et en particulier de la vallée du Rhône et du port de Marseille.

C'est, en effet, ce à quoi se limite la guerre des tunnels, l'option entre le mont Blanc et le Grand-Saint-Bernard.

Le choix de cette limitation fut confirmé par la décision prise en mars 1949 par la commission des transports de l'Organisation européenne de coopération économique, décision créant vingt-deux grands itinéraires européens dont deux seulement traversent les Alpes: le premier, le n° 21 *a* entre la Suisse et l'Italie par le Grand-Saint-Bernard; le second, le n° 21 *b* entre la France et l'Italie par le mont Blanc.

Ainsi donc, si la France veut connaître pour l'immédiat le bénéfice d'un tunnel routier sous les Alpes, elle n'a pas le choix, seul le percement du mont Blanc peut le lui donner.

Il est certain que parallèlement à la réalisation de cette percée, il doit être procédé à l'aménagement d'un vaste programme de grands itinéraires s'inscrivant dans le cadre des courants que nous venons de préciser. Ceux-ci doivent permettre une circulation normale à destination ou en provenance du tunnel, quels que soient les points de départ ou d'arrivée en territoire français.

Ce sont là les préoccupations essentielles du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme et de la direction générale des routes, comme l'attestent l'action et les efforts constants poursuivis en ce sens.

C'est ainsi que répondant aux besoins et soucis des divers secteurs, seront aménagés et adaptés progressivement les itinéraires que nous avons indiqués dans le rapport mis en distribution et qui s'inscrivent le long des axes Nord-Sud, Nord-Ouest, Sud-Est et Ouest-Est, qui déterminent la circulation au regard de cette orientation Sud-Nord ou Sud-Nord-Est.

Dans le même moment il serait opportun, comme ont pu le souligner certains de nos collègues, que soit poursuivie la réalisation de l'autoroute Marseille—Paris par Lyon qui confirmerait dans cette partie importante de notre territoire national une desserte par ailleurs exceptionnelle.

C'est un tel ensemble qui justifie le choix du passage sous le mont Blanc et qui fait que ce dernier étend sa juridiction sur soixante et onze départements français, concernant ainsi près des trois quarts de notre population. Il faut de sa mise en place, de son aménagement, de sa modernisation, faire autant de conditions annexes et préalables à l'acceptation du projet.

Ayant ainsi affirmé l'opportunité d'une percée alpine routière et justifié le choix du mont Blanc, il nous est plus aisé d'examiner le projet gouvernemental sous ses trois aspects particuliers et essentiels: l'aspect technique, le plan financier: réalisation et gestion, l'incidence de son exploitation au regard de l'activité régionale et de l'économie française.

Le tunnel prévu aura 11.900 mètres de longueur et 8,15 mètres de largeur. La tête, côté français, sera à une altitude de 1.203 mètres et le versant français sera en rampe de 3 p. 100. Côté italien, la tête sera à 1.380 mètres avec rampe de 2,5 p. 1000. La route d'accès, tant du côté français que du côté italien, comportera des rampes maxima de 5 p. 100 et évitera les zones d'avalanches.

Les conditions géologiques et thermiques ont été indiquées dans une étude récente. En ce qui concerne les températures, les études qui ont été faites correspondent à la période de percement: des calculs italiens ont abouti à une température maximum de 50 degrés et les calculs français à la température maximum de 40 degrés, ces chiffres n'étant atteints que sur les 3 kilomètres situés au centre du tunnel.

Un problème essentiel a été posé par la ventilation du tunnel. Ce problème qui était, comme le problème financier, extrêmement controversé, a fait l'objet d'études très sérieuses, comme peut l'attester l'ouvrage que nous avons à notre banc et que nous ne voulons pas soumettre à votre appréciation par crainte de retenir longtemps votre attention. Mais nous le soulignons au passage, pour répondre par avance aux remarques qui pourraient être faites sur l'insuffisance de l'étude sur cet aspect particulièrement important du projet.

Donc, la ventilation a fait l'objet d'études très détaillées avec essais sur modèle réduit et on a adopté le système semi-transversal avec insufflation d'air frais. La galerie d'amenée d'air sera placée sous la chaussée et sa section de 7,60 mètres carrés permettra d'envoyer dans le tunnel un débit d'air de 300 mètres cubes à la seconde.

La puissance nécessaire sera de 1.580 kilowatts. A noter que les pointes de trafic exigeant une forte ventilation se produiront généralement en dehors des heures de pointes de la distribution d'E. D. F.

Cette ventilation a été calculée pour permettre le passage d'un trafic horaire de cent cinq véhicules dans chaque sens, soit deux cent dix au total, moitié automobiles et moitié poids lourds.

Cette proportion est défavorable car celle des poids lourds sera plus faible.

On a vérifié que les conditions de ventilation permettraient le trafic journalier de deux mille voitures automobiles, de deux cent cinquante cars et de cinq cents motocyclettes, avec des pointes horaires de trois cents véhicules.

Les conditions imposées au concessionnaire et qui peuvent être respectées grâce au système et à la puissance de cette ventilation sont de ne pas dépasser un dosage d'oxyde de carbone de 2,5/10.000, dosage limite prescrit dans tous les grands tunnels urbains. On sait par ailleurs que le dosage au-dessus duquel l'homme commence à ressentir certains troubles est de 4/10.000.

Enfin, il a été supposé que le trafic des véhicules se ferait à une vitesse moyenne de 25 kilomètres à l'heure. Il apparait possible, moyennant une bonne signalisation, de porter cette vitesse à 40 kilomètres-heure. Eu égard au franchissement plus rapide du tunnel, on pourrait admettre un supplément de trafic de près de 40 p. 100.

Pour l'éclairage, il a été prévu une installation d'une puissance totale de 130 kilowatts à raison de 10 kilowatts par kilomètre, plus un supplément de 15 kilowatts à chaque tête du tunnel.

Comme on peut en juger, le projet du tunnel routier du mont Blanc a été mis au point dans les détails et en particulier la question la plus délicate, que nous soulignions il y a quelques instants, celle de la ventilation, a fait l'objet des études les plus sérieuses.

Par ailleurs, à ceux qui objecteront des difficultés et de l'imprévisible en une telle réalisation, nous rappellerons que des réalisations présentant grande analogie existent, telles que le tunnel Arc-Isère, et répondent par leur réussite à des inquiétudes injustifiées.

Faut-il d'autre part rappeler — et cela me paraît nécessaire — que, le 14 janvier 1907, M. Louis Barthou, alors ministre des travaux publics, déclarait à cette tribune:

« J'estime que la question de la percée du mont Blanc se pose sérieusement, d'abord au point de vue technique parce que les études faites ont démontré la possibilité de la réalisation de ce travail considérable, ensuite au point de vue international parce qu'elle se présente dans des conditions qui sont dignes au plus haut point de retenir l'attention du Gouvernement français. »

Si de semblables considérations pouvaient être exprimées en 1907, que penser des réserves présentes alors que cinquante années ont permis la transformation des techniques d'une manière telle que l'on peut affirmer, au contraire, que percement et exploitation s'inscrivent présentement dans le cadre de problèmes techniquement et normalement réalisables.

Abordons maintenant le plan financier: financement et gestion, point très important et souvent injustement controversé. Je crois opportun de reprendre ici rapidement les dispositions précises du procès-verbal financier établi par la commission franco-italienne réunie à Rome du 12 au 16 mai 1953.

Celle-ci, après avoir rappelé la présence de deux sociétés concessionnaires, française et italienne, chargées chacune de la réalisation de la moitié du tunnel la concernant, détermine le rôle et les moyens de gestion mis à la disposition de la société d'exploitation, société mixte franco-italienne, qui sera chargée de gérer l'exploitation du tunnel sous le mont Blanc.

Le procès-verbal stipule que le capital de la société concessionnaire française sera réparti de la façon suivante: Etat français, 210 millions de francs; collectivités françaises, 40 millions de francs; Etat et ville de Genève, 30 millions de francs; privés, 120 millions de francs, soit au total 400 millions de francs français.

Les souscripteurs verseront d'autre part à la société concessionnaire française les sommes suivantes à titre de subvention: Etat français, 1.790 millions de francs; collectivités françaises, 10 millions; Etat et ville de Genève, 220 millions de francs, soit au total 2.020 millions de francs.

Le Gouvernement français accordera sa garantie à des crédits à moyen terme d'un montant de deux milliards de francs, relayés ultérieurement par l'émission d'obligations également garanties par l'Etat français.

Le capital de la société concessionnaire italienne sera réparti de la façon suivante: Etat italien et collectivités publiques italiennes, 342 millions de lires; Etat et ville de Genève, 50 millions de lires; privés, 408 millions de lires, soit au total 800 millions de lires.

Les souscripteurs verseront d'autre part à la société concessionnaire italienne les sommes suivantes à titre de subvention: Etat italien, 2.743 millions de lires; collectivités publiques italiennes, 915 millions de lires; Etat et ville de Genève, 379 millions de lires, soit au total 4.037 millions de lires.

La société concessionnaire italienne se procurera le supplément de fonds nécessaire à l'exécution des engagements contractés, et notamment les 1.200 millions de lires visés à l'article 5 du procès-verbal, au moyen d'emprunts placés en Italie.

Il est précisé que les contributions de l'Etat et de la ville de Genève resteront fixées respectivement à trois millions de francs suisses, en cas de variation des taux de change du franc français et de la lire avec le franc suisse.

Les subventions de l'Etat et de la ville de Genève seront versées à chacune des sociétés concessionnaires de la façon suivante, au fur et à mesure de l'avancement de leurs travaux respectifs: un quart à l'achèvement des installations de chantier au début des travaux, un deuxième quart à l'achèvement du premier tiers du percement du tunnel, un troisième quart à l'achèvement du deuxième tiers du percement du tunnel, le solde à l'achèvement du percement et du revêtement du tunnel.

Un article particulièrement intéressant prévoit que, au cas où les sociétés concessionnaires conviendraient de faire exécuter par l'une d'elles une partie des travaux incombant à l'autre, la société prestataire recevrait le remboursement de ses prestations avec intérêt au taux de 5 p. 100, au moyen de prélèvements sur les bénéfices réalisés par l'autre avant le service de l'intérêt statutaire des actions A et B et dans la limite de un trentième de ladite somme chaque année.

La délégation italienne accepte, d'ores et déjà, au nom de la société concessionnaire italienne, de réaliser à la demande de la société concessionnaire française un volume de travaux évalués sur la base des prix des marchés passés par la société concessionnaire italienne, dans la limite de 1.200 millions de lires.

Le capital social de la société française sera constitué par des actions A et B. Les actions B correspondront au capital souscrit par l'Etat français; les actions A correspondront au capital souscrit par les autres actionnaires.

Les statuts de la société concessionnaire française fixeront le mode de détermination des bénéfices.

Les actions A et B recevront un intérêt statutaire de 6 p. 100 de leur valeur nominale prélevé par priorité sur les bénéfices.

Les actions A seront amortissables au moyen du produit d'un fonds spécial alimenté par un prélèvement sur les bénéfices et remplacées par des actions de jouissance qui ne participeront plus qu'aux répartitions de superbénéfices.

Les superbénéfices seront répartis entre les actionnaires et les collectivités ayant versé des subventions.

Dans la société française, cette répartition aura lieu proportionnellement au montant du capital et des subventions.

Dans la société italienne, les superbénéfices seront répartis de la façon suivante: un quart aux actionnaires; trois quarts aux collectivités ayant versé des subventions.

La commission recommande l'adoption de statuts aussi semblables que possible pour la société concessionnaire italienne.

Le conseil d'administration de la société concessionnaire française sera composé de la façon suivante: un président nommé par le Gouvernement français; six administrateurs nommés par le Gouvernement français; trois administrateurs représentant le groupe privé; deux administrateurs représentant l'Etat et la ville de Genève; un administrateur représentant les collectivités publiques françaises.

La représentation suisse dans le conseil d'administration de la société concessionnaire italienne sera établie sur des bases analogues.

Les statuts de la société d'exploitation seront soumis ultérieurement à l'approbation des deux Gouvernements, français et italien. Le conseil d'administration de la société d'exploitation comportera deux postes d'administrateur, avec voix consultative, réservés à des représentants de l'Etat et de la ville de Genève.

Telles sont les modalités financières régiant dans leur forme les participations française, italienne et suisse. Elles résultent, quant à leur volume, d'estimations faites en 1953 et nous nous devons d'évoquer sur ce point, notamment en ce qui concerne la participation française, l'incidence de la hausse générale des prix survenue depuis, en soulignant toutefois que le total fixé lors de l'établissement du projet tenait compte déjà d'une majoration éventuelle de 25 p. 100.

Cela étant, il est permis d'affirmer qu'une prévision complémentaire de 15 p. 100 déterminerait le montant actuel du projet, ce qui porterait la participation française globale à la somme de 5.750 millions de francs.

Les conséquences de cette variation n'entraîneraient ni l'augmentation de la participation au capital de la société concessionnaire française, ni le relèvement du montant de la subvention à cette même société. Celles-ci restent respectivement de 210 millions et de 1.790 millions de francs français. L'effort supplémentaire serait demandé à l'emprunt, lequel serait relayé par l'émission d'obligations, l'un et l'autre bénéficiant de la garantie de l'Etat français.

C'est ce que n'a pas manqué de préciser la commission des moyens de communication et du tourisme en proposant d'ajouter *in fine* à l'article 4 du projet gouvernemental la réserve suivante:

« En aucun cas, le prélèvement prévu sur le fonds d'investissement routier ne pourra dépasser deux milliards de francs. »

Elle répond ainsi à la préoccupation de ses membres désireux de limiter à cette somme et la participation directe du Trésor français au projet et le prélèvement sur le fonds d'investissement routier.

C'est là l'un des points essentiels sur lesquels nous désirons attirer votre attention, mesdames, messieurs, réfutant ainsi par avance des affirmations tendant à prétendre à une intervention excessive et incontrôlable des finances publiques.

Cette participation est strictement déterminée. Ce sont, répartis sur trois années, deux milliards seulement qui seront versés à titre définitif; seule cette somme n'est pas génératrice de revenus et de profits autres que ceux — nous le soulignons et le souhaitons — qui découleront du développement des courants économiques créés de ce fait en faveur de la France.

Par contre, l'amortissement des emprunts est prévu par l'instauration du système des peages. C'est ainsi que les diverses études faites par les experts italiens, suisses et français nous ont permis de compter sur un rapide équilibre entre les annuités et les frais d'exploitation d'une part, les recettes d'autre part. Les précisions retenues ne sont pas d'un optimisme excessif lorsqu'on apprécie exactement l'élément essentiel que constitue cet ouvrage en faveur de la circulation entre nos deux pays et qu'on compare les chiffres prévus à ceux effectivement obtenus par l'exploitation de réalisations récentes en ce secteur.

C'est ainsi, nous le précisons à titre indicatif, que, pour l'année écoulée, le chemin de fer du Montenvers a réalisé une recette de près de 125 millions et que le téléphérique de l'aiguille du Midi accuse une recette de près de 150 millions.

Les conclusions, au regard de l'exploitation du tunnel du mont Blanc, laissent envisager, dès 1960, une recette annuelle de près de 720 millions de francs français au titre du péage. Ce chiffre garantit l'équilibre de l'exploitation, ainsi que nous nous permettons de le montrer au terme du rapport que nous soumettons à votre appréciation.

Ces considérations et conclusions sont, je pense, déterminantes en un moment où notre économie exige qu'il soit procédé avec discernement en matière d'investissements et, partant, que ceux-ci soient orientés vers des solutions génératrices de profits directs et indirects.

La réalisation du tunnel sous le mont Blanc répond à ce double but. Nous voudrions redire les avantages considérables que ce percement apporterait à notre pays.

Les facilités offertes par une telle réalisation, l'attrait d'un passage sous le plus haut sommet d'Europe, le développement considérable de la circulation routière moderne, sont autant d'éléments garantissant une large utilisation du tunnel et constituant pour cette grande région des Alpes une autoroute complémentaire importante.

Rappelant le grand nombre de départements français intéressés par cette nouvelle articulation routière, nous soulignons que cette percée rejoindra deux régions dont l'une, l'Italie du Nord, compte plus de 12 millions d'habitants, alors que la région correspondante en France n'en totalise que 1.500.000.

Grandes sont les possibilités touristiques des Alpes françaises qui bénéficient par ailleurs d'un équipement sportif de premier ordre et d'un ensemble hôtelier offrant une gamme complète d'hôtels nombreux de toutes catégories. La réalisation projetée ne peut que répondre aux besoins de ces courants nouveaux, en même temps que ceux-ci apporteront dans cette grande région un élément économique considérable qui, pour beaucoup, sera une raison de survie.

Le percement du mont Blanc, point de rassemblement des grands itinéraires qui, du Nord, du Nord-Ouest et de l'Ouest, vont vers le Sud, vers l'Italie, après avoir sillonné, tout au long, notre pays, s'inscrit dans le cadre d'une économie évolutive et témoigne du souci commun de la France et de l'Italie de travailler au rapprochement toujours si souhaitable de nos deux pays.

Il trouve en France, dans toutes régions, de nombreux et favorables échos. Les chambres de commerce de Dijon et de la Côte-d'Or, de Lons-le-Saunier et du Jura, de Bourg et de l'Ain, des Basses-Alpes, ainsi que les conseil généraux de l'Ain et de la Haute-Savoie ont unanimement souhaité cette réalisation.

La vallée du Rhône, Marseille et la côte d'Azur formulent, semble-t-il, quelques réserves, redoutant que le tracé nouveau ne détourne, en direction de l'Italie une partie du trafic qu'elles connaissent actuellement.

Ces craintes ne sauraient être fondées. Il n'est, en effet, pas d'exemple où la création d'une facilité ou d'une ouverture nouvelle ne développe pas le nombre des usagers. Par ailleurs, il est certain que nombreux sont ceux qui, ayant à l'aller, utilisé le tunnel, reviendront par la côte d'Azur et la vallée du Rhône, celle-ci connaissant ainsi un apport complémentaire réel. Quant à Marseille, ses craintes injustifiées à l'égard du mont Blanc risqueraient de devenir fondées si celui-ci cédait le pas au Grand-Saint-Bernard.

Nous estimons que ce problème ne doit pas être localisé. Une telle conception serait regrettable et ne manquerait pas de provoquer des oppositions régionales inutiles et stériles. Seul l'intérêt général doit être retenu; en la circonstance, il est important et primordial. Il nous appartient de le défendre.

Mais, diront certains, pourquoi, en pareil moment et dans la conjoncture économique présente, notre insistance en faveur d'une rapide solution ?

L'ancienneté du projet, les avantages qu'il comporte militent en ce sens, mais nous pensons surtout à la menace qu'inévitablement constituent à l'égard de celui-ci le projet du percement du Grand-Saint-Bernard et l'attitude italienne devant les atermoiements du Parlement français.

Nous avons indiqué les raisons qui font que seul est possible le choix entre l'un et l'autre des projets, du mont Blanc ou du Grand-Saint-Bernard.

Ce dernier est le seul rival possible du percement transalpin français. Depuis longtemps déjà, il connaît les faveurs d'une partie des Italiens. Actuellement, ceux-ci, qui se montrent déconcertés et lassés par notre lenteur et nos réserves, lui accordent grande attention et une action s'est organisée et s'exprime en sa faveur. Un accord récent a été passé entre certains organismes italien et suisse. Neuf cantons, en effet, de la Confédération helvétique, s'associent à cette initiative que soutiennent et animent en Italie des hommes de premier plan, ce qui doit nous inciter à penser sérieusement au danger d'une telle réalisation pour l'économie française.

Or, s'il est possible que dans un avenir plus ou moins lointain nous connaissions deux, peut-être trois tunnels, s'il est exact que nous n'ayons reçu aucune assurance, ou tout au moins aucune assurance officielle, quant à l'abandon du Saint-Bernard dans le cas de réalisation du mont Blanc, il n'en est pas moins vrai que, quel que soit le tunnel qui sera réalisé le premier, il demeurera seul longtemps, quinze, vingt ans peut-être. Il y a présentement place pour un passage routier sous les Alpes, mais il n'y a pas place pour deux.

Le Parlement italien qui avait, à l'unanimité, ratifié la convention intergouvernementale, est maintenant divisé. Or, les crédits budgétaires italiens inscrits à ce titre risquent d'être annulés à la fin du présent exercice. Il faut un vote du Parlement pour une nouvelle inscription au budget. Il n'est que trop réel que, dans cette éventualité et avec le climat actuel, la décision serait incertaine. C'est ainsi que pourrait intervenir une difficulté nouvelle, risquant de compromettre définitivement le projet.

La France ne peut tarder davantage et doit saisir la chance de voir transiter sur son territoire une partie beaucoup plus importante des grands courants internationaux. A une époque où s'intensifient les relations routières et les échanges entre peuples, ce serait de sa part une grande erreur de se retrancher derrière des arguments ou réserves qui ne sont plus à l'échelle de notre civilisation.

Aucun problème ne peut connaître de solution parfaite, répondant à l'unanimité des besoins et aspirations de ceux qu'il concerne. Le projet du percement du mont Blanc n'échappe pas à la règle, mais il apporte incontestablement certitudes et réalités valables, il donne à la France pour une longue période la possibilité et le monopole d'un trafic considérable constituant un apport incalculable à l'économie générale de notre pays.

Il constitue l'option favorable et confirme notre souci à l'égard d'un engagement pris par le Gouvernement français.

Il procède, d'autre part, d'antériorités plus que sérieuses. J'ai cité les propos du ministre des travaux publics de 1907. En terminant, je rappellerai que le mont Blanc est à l'ordre du jour de cette Assemblée depuis plus longtemps encore.

Le 5 août 1873, 123 députés appartenant à tous les partis de l'Assemblée nationale, parmi lesquels on relève les noms de Léon Gambetta et de Sadi Carnot, déposaient une proposition de loi ayant pour objet de mettre à la disposition du Gouvernement français à partir de 1873 et pendant douze années un crédit annuel — c'était en 1873 — de 4 millions de francs destiné à être affecté à la traversée du Simplon. Cette proposition, renvoyée à la commission compétente, ne fut rapportée que le 8 mai 1874 par M. Sézanne. Celui-ci concluait que ce n'était pas le Simplon que la France devait percer pour établir un nouveau débouché avec l'Italie, mais le mont Blanc. Hélas! c'est le Simplon qui fut réalisé! Et, depuis près de trois quarts de siècle, nous nous contentons d'enregistrer le succès de nos voisins.

Souhaitons que cet exemple nous incite à éviter pareille erreur et que l'Assemblée nationale et le Conseil de la République donnent la possibilité au Gouvernement de ratifier la convention du 14 mars 1953 et à notre pays de connaître une telle réalisation. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. de Chevigné, rapporteur de la commission de la production industrielle et de l'énergie.

M. Pierre de Chevigné, *rapporteur pour avis.* Mesdames, messieurs, la commission de la production industrielle et de l'énergie, consultée, a donné un avis favorable au projet. Elle estime que ce projet n'est de nature à nuire en aucune façon à la production française et qu'il présente un intérêt certain pour l'économie des deux pays voisins.

M. Gabriel Roucaute. Il ne s'agit pas de la commission unanime.

M. Pierre de Chevigné, *rapporteur pour avis.* Il s'agit de la majorité de la commission. Cela suffit. Nous sommes en démocratie.

M. le président. La parole est à M. André-François Mercier, suppléant M. Koenig, rapporteur pour avis de la commission de la défense nationale.

M. André-François Mercier, *rapporteur pour avis suppléant.* En l'absence de M. le général Koenig et de M. le président de la commission de la défense nationale, qui fait partie de la délégation française à l'O. N. U., je me ferai l'écho, en qualité de vice-président, de l'opinion de cette commission.

Nous ne voulons pas être plus royalistes que le roi. Par conséquent, nous sommes obligés de revenir quelque peu sur les observations de M. le général Koenig, qui, à l'origine, avait émis un avis défavorable et l'avait rapporté dans le texte de son avis.

J'avoue que les considérations stratégiques ont fait l'objet d'un examen plus attentif de la part des chansonniers que de celle des membres de l'Assemblée nationale. Aussi n'ont-elles pas été retenues favorablement par les membres de notre commission, encore qu'à certains moments une majorité se soit dessinée en leur faveur.

Nous avons demandé au ministre compétent de faire connaître son avis. Celui-ci nous a été communiqué hier matin.

Nous nous sommes ainsi aperçus que le projet de percement du mont Blanc dormait depuis vingt ans dans les cartons du ministère de la défense nationale, lequel, depuis l'origine, était très favorable à cette réalisation.

Cette position nous a incités à émettre un avis favorable à un projet qui, pour les membres de la commission de la défense nationale, fidèles aux traditions militaires, présente le seul inconvénient de leur faire regretter que les exploits napoléoniens ne pourront plus être réédités. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. de Menthon, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères.

M. François de Menthon, *rapporteur pour avis.* Mesdames, messieurs, je n'ajouterai que peu de mots au rapport si pertinent présenté par M. Anthonioz au nom de la commission des moyens de communication.

Votre commission des affaires étrangères vous demande d'adopter le projet en discussion en attirant votre attention sur son importance politique. Il s'agit de la ratification d'une convention franco-italienne signée en mars 1953, soit depuis près de quatre années et qu'a ratifiée à l'unanimité le parlement italien dès le mois de juillet 1954, donc depuis deux ans et demi.

Cette convention prend place dans l'ensemble de l'action diplomatique poursuivie avec une continuité parfaite depuis la Libération par tous les gouvernements français, afin de parvenir à une étroite amitié entre l'Italie et la France

C'est le gouvernement de M. Robert Schuman, en 1948, qui est à l'origine des premiers travaux préparatoires. C'est ensuite le gouvernement de M. Queuille, le 4 août 1949, qui, sur proposition du ministre des travaux publics, alors M. Pineau, fixe les principes du projet et décide d'engager des négociations avec l'Italie.

Ces négociations furent évoquées à Santa-Margarita le 28 février 1951, au cours d'un entretien entre le président Alcide de Gasperi et le président René Pleven.

Deux ans plus tard, à Rome, le 26 février 1953, le président de Gasperi et M. Georges Bidault, alors ministre des affaires étrangères, tranchaient les dernières difficultés auxquelles se heurtaient les négociateurs. Quelques jours après, la convention était signée.

Depuis deux ans et demi, le gouvernement et le parlement italiens attendent la décision de la France. Allons-nous aujourd'hui refuser de ratifier la convention signée il y a près de quatre ans et qui a pris — j'appelle l'attention de l'Assemblée sur ce point — un caractère symbolique pour nos voisins italiens ?

En 1939, Mussolini avait prévu le percement d'un tunnel routier Nord-Sud sous le col Ferrat, en vue de concrétiser l'axe Rome-Berlin. Le grand démocrate et le grand ami de la France qu'était le regretté Alcide de Gasperi, avait vu dans le percement d'un tunnel routier transalpin entre la France et l'Italie le symbole de la politique étrangère de l'Italie nouvelle.

Les relations franco-italiennes ont connu quelques nuages au cours du mauvais été et du vilain automne que nous venons de traverser. Cependant, une étroite amitié entre la France et l'Italie est de plus en plus indispensable à nos deux pays, spécialement dans la perspective de la construction de l'Europe.

L'Assemblée ratifiera la politique d'amitié franco-italienne en ratifiant la convention du 14 mars 1953 soumise à ses délibérations.

L'ouverture d'une nouvelle route à travers les Alpes entre l'Italie et la France, accessible toute l'année à la circulation automobile, marquera indiscutablement un progrès dans le rapprochement fraternel des peuples européens, très spécialement entre le peuple italien et le peuple français.

C'est pourquoi, votre commission des affaires étrangères non seulement a donné un avis favorable au vote du projet de loi mais a exprimé le souhait que ce vote intervienne dans les plus brefs délais. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Vals, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

M. Francis Vals, *rapporteur pour avis.* La commission des affaires économiques, qui n'a eu à se préoccuper que des incidences économiques du projet de loi rapporté par M. Anthonioz, estimant que le percement du mont Blanc présenterait d'incontestables avantages pour notre pays, a donné à l'unanimité, pour les raisons exposées dans le rapport écrit qui vous a été distribué et dont je vous fais grâce, un avis favorable à l'adoption de ce projet de loi.

M. le président. Le Gouvernement oppose-t-il à l'adoption de tout ou partie du rapport une irrecevabilité constitutionnelle, légale ou réglementaire ?

M. Christian Pineau, *ministre des affaires étrangères.* Non, monsieur le président.

M. le président. MM. Delachenal et Fontanet ont déposé, en vertu de l'article 46 du règlement, une motion préjudicielle n° 1 ainsi conçue:

« L'Assemblée nationale décide d'ajourner la discussion sur l'établissement d'un tunnel sous le mont Blanc jusqu'à ce qu'une étude comparative ait été faite relativement aux avantages et aux inconvénients respectifs du tunnel du mont Blanc et du tunnel du Fréjus. »

La parole est à M. Delachenal.

M. Joseph Delachenal. Mes chers collègues, ce n'est pas une raison d'ordre politique qui me fait aujourd'hui prendre la parole.

Nous sommes, en effet, en Savoie trois députés appartenant à des groupes différents: un indépendant, un communiste, un membre du M. R. P. et si bien souvent nous sommes divisés sur des questions importantes, aujourd'hui, au contraire, nous sommes d'accord pour demander l'ajournement du projet de percement du mont Blanc.

La motion que j'ai déposée a été signée par M. Fontanet, membre du mouvement républicain populaire, et si M. Mudry, ne l'a pas fait, c'est parce qu'il est absent pour raison de santé et nous espérons d'ailleurs le revoir bientôt parmi nous. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Je suis persuadé que, s'il avait été présent, il aurait soutenu notre thèse puisque, au conseil général de la Savoie, il a voté une motion en ce sens qui fut, du reste, adoptée à l'unanimité par notre assemblée départementale.

Deux tunnels routiers peuvent être envisagés entre la France et l'Italie: celui du mont Blanc et celui de Fréjus, et les trois députés de la Savoie, quels qu'ils soient, ont toujours demandé qu'une étude comparative de ces deux projets fût effectuée avant que l'Assemblée nationale fût appelée à se prononcer sur l'un d'eux.

M. Félix Kir. Cette étude a été faite.

M. Joseph Delachenal. Ainsi, il y a cinq ans, le 12 avril 1952, en mon nom et au nom de mes deux collègues qui étaient alors M. Barrier, membre de l'U. D. S. R. et M. Sibué, socialiste, je m'étais exprimé en ces termes à cette tribune:

« La chambre de commerce et le conseil général de la Savoie, dans des délibérations très étudiées, ont indiqué les raisons pour lesquelles le tunnel du Fréjus leur paraissait préférable à celui du mont Blanc.

« Nous ne voulons pas à cet égard nous trouver en présence d'un fait accompli... Nous voudrions que le Gouvernement étudiât un projet de construction pour chaque tunnel, afin de pouvoir comparer en toute connaissance de cause les avantages respectifs de l'un et de l'autre. »

M. le secrétaire d'Etat au budget me répondit alors:

« Avant le dépôt du projet de loi, le Gouvernement étudiera les meilleures solutions techniques ».

Comme je désirais plus de précisions, je répliquais:

« Pour les deux tunnels ? »

Le ministre me répondit.

« C'est entendu. »

Il y avait donc là un engagement formel qui n'a pas été tenu et, une fois de plus, nous sommes obligés de constater avec une certaine amertume qu'en langage ministériel, promettre et tenir sont souvent fort différents.

Deux ans plus tard, le 23 février 1954, une assemblée dont aucun d'entre vous, je suppose, ne contestera l'autorité et la compétence, le Conseil économique, après une étude approfondie de la question, vota une résolution ainsi libellée:

« Il y a lieu pour le Gouvernement de faire procéder à une vaste étude tenant compte des différentes données, géographiques, touristiques, économiques et internationales et des divers intérêts en présence au regard de la nécessité d'une percée alpine et, dans l'affirmative, du meilleur emplacement de celle-ci. »

Ce texte fut voté au Conseil économique par 117 voix contre 0, 28 membres de cette assemblée s'étant abtenus.

Et avant-hier, nous recevions une note de la fédération des travaux publics et des transports, datée du 20 janvier, dans laquelle je lis ceci:

« La fédération, qui a étudié depuis longtemps la réalisation éventuelle du tunnel routier sous le mont Blanc, tient à déclarer, au moment où un débat va s'engager à l'Assemblée nationale, combien il est regrettable qu'il n'ait pas été tenu compte de l'avis du Conseil économique. Trois ans ont passé sans que les représentants de la nation soient à même de discuter et de voter dans la clarté sur le vu d'une étude générale qui aurait tenu compte de tous les intérêts en présence. »

Eh bien ! mes chers collègues, nous persistons simplement à réclamer cette étude. En faisant diligence, elle pourrait être effectuée en quelques semaines et alors nous serons en mesure de prendre une décision en toute connaissance de cause.

J'ajoute que le rapport qui nous est soumis prévoit, pour financer ce tunnel, un prélèvement de deux milliards sur le fonds d'investissement routier. Or ce fonds doit être consacré non pas à des travaux d'ordre international, mais à l'amélioration, en France, de nos routes, qui en ont le plus grand besoin.

Dans ma seule région — je ne puis parler que d'elle, mes collègues pourront parler des leurs — il serait opportun d'établir un tunnel sous le col de l'Epine et un autre sous le col du Frêne pour desservir la vallée des Beauges.

Surtout, il faut achever le plus rapidement possible la remise en état de la route nationale entre Ugine et Flumet, qui, il y a déjà fort longtemps, a été sérieusement détériorée par un éboulement.

Il serait également utile de faire disparaître certains passages à niveau particulièrement dangereux. Je citerai entre autres celui de Saint-Pierre-d'Albigny, sur la route nationale n° 511, où, tout récemment encore, un accident mortel s'est produit. Il faudrait à peine cinq millions, d'après le projet des ponts et chaussées, pour éviter ce passage à niveau. Jusqu'à présent, faute de crédits suffisants, nous n'avons pu avoir satisfaction.

Ne retardons pas encore davantage l'exécution de ces différents travaux, en prélevant 2 milliards sur le fonds d'investissement routier pour le tunnel du mont Blanc.

Les commissions compétentes pourraient profiter des quelques semaines de delai que nous réclamons pour rechercher d'autres ressources, afin de ne pas détourner les sommes du fonds d'investissement routier de leur véritable destination. (*Applaudissements sur quelques bancs à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Briffod, contre la motion préjudicielle.

M. Henri Briffod. Mesdames, messieurs, M. Delachenal vient de défendre une motion préjudicielle tendant à ajourner l'adoption du projet jusqu'à ce qu'une étude comparative et complète ait été faite entre les avantages et les inconvénients que peuvent présenter le projet de tunnel sous le mont Blanc et le tunnel de Fréjus. C'est donc le problème du meilleur tracé qui est ainsi posé.

Dans un instant, une seconde motion préjudicielle sera présentée par M. Barel, tendant à ajourner également l'adoption du projet tant qu'un effort préalable n'aura pas été fait dans le domaine de la construction.

M. Virgile Barel. Critiquez-vous déjà cette motion ?

M. Henri Briffod. Avec M. Delachenal c'est, en quelque sorte, le regret d'un espoir perdu de voir doubler le tunnel ferroviaire du mont Cenis par le tunnel routier du Fréjus qui vient de s'exprimer ici. Je ne sais si, avec M. Barel, ce ne seront pas les craintes méditerranéennes, légitimes mais non fondées, qui se manifesteront ici.

M. Virgile Barel. Il y a, là, contradiction. Si ces craintes sont légitimes, elles sont fondées.

M. Henri Briffod. Non, monsieur Barel, on peut légitimement concevoir certaines craintes sans que celles-ci soient fondées pour autant! *(Très bien! Très bien! à gauche.)*

Je répondrai simplement à cette double argumentation — et je m'excuse, monsieur Barel, de le faire par avance s'agissant de la vôtre — ...

M. Virgile Barel. Faites-le, je vous en prie!

M. Henri Briffod. ... en déclarant à l'un et à l'autre des auteurs de ces motions préjudicielles qu'ils ont mal posé le problème, car celui-ci n'est pas un problème interne à notre pays, un problème sur lequel la France pourra se prononcer librement quand elle le voudra.

Nous n'aurons pas demain, en effet, le loisir de comparer indéfiniment les avantages et les inconvénients que peuvent présenter le mont Cenis ou le Fréjus, pas plus que nous n'aurons demain la possibilité de rechercher longuement s'il est plus utile pour notre pays d'améliorer nos routes, nos ponts, nos voies navigables avant de réaliser le tunnel du mont Blanc

Pourquoi ? Parce qu'il s'agit pour nous, ainsi que vous l'a dit M. de Menthon, de la ratification d'une convention internationale relative à un projet qui tend au franchissement de la barrière des Alpes par une voie routière.

Et la question se pose sous un double aspect: il s'agit essentiellement de savoir si cette barrière rocheuse sera fatalement percée demain qu'on le veuille ou non, et si, dans l'affirmative, nous pouvons choisir entre de nombreux projets.

Sur le premier point, le Gouvernement s'est expliqué dans l'exposé des motifs du projet de loi et M. Anthonioz a longuement développé tous les arguments qui démontrent que cette barrière rocheuse, qui de Nice à l'orée de la plaine hongroise cloisonne l'Europe sur près de 800 kilomètres et qui n'est actuellement traversée que sur les crêtes par des voies routières impraticables pendant cinq ou six mois de l'année, cette frontière entre des États qui ont été morcelés par les aléas de l'histoire, sera fatalement franchie à une époque où l'essor tyrannique de l'automobile et du camion s'impose à nous.

Alors que le rail bénéficie de possibilités de franchissement satisfaisantes, l'automobile et le camion se trouvent très défavorisés et le développement de ces moyens de communication commande plus que jamais l'ouverture de passages permanents à travers les Alpes.

Si donc cette barrière doit être fatalement franchie demain, il s'agit de savoir où elle le sera et alors, monsieur Delachenal, dans cette lutte fraternelle que vous menez...

M. Auguste Pinton, *secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.* Fratricide ! *(Sourires.)*

M. Henri Briffod. .. ou fratricide, si vous préférez, monsieur le ministre...

M. Joseph Delachenal. Notre désaccord sur un point ne nous empêche pas d'être d'excellents amis, nos voisins de la Haute-Savoie et nous.

M. Henri Briffod. Naturellement. Mais je répète que la question ne se posera pas comme vous l'avez fait vous-même, car M. de Menthon et M. Anthonioz vous ont rappelé que la commission des transports de l'O. E. C. E., qui a étudié le problème depuis fort longtemps, a limité notre choix à deux grands itinéraires internationaux: le mont Blanc et le Saint-Bernard.

Il n'est pas exact, comme vous le dites, qu'aucune étude comparative entre les avantages et les inconvénients que présentent les deux projets en cause n'ait été effectuée.

En effet, le conseil supérieur des ponts et chaussées a étudié la question. Les ministres qui se sont succédé au ministère des transports ont fait de même et, dès 1950, le conseil supérieur des travaux publics, dans un communiqué qu'il a publié le 21 novembre, s'exprimait ainsi:

« Après une étude approfondie effectuée par les services les plus hautement qualifiés et au cours de laquelle les diverses solutions qui pouvaient être envisagées ont été examinées sous tous leurs aspects, le Gouvernement se prononce en faveur d'un tunnel sous le mont Blanc de préférence à une autre solution. Le projet du tunnel sous le mont Blanc présente sur le projet concernant le Fréjus l'avantage essentiel, qui a été considéré comme décisif, de permettre une amélioration de la répartition des passages à travers les Alpes et, par là même, le développement d'un important courant de trafic. »

Je ne vous donnerai pas lecture de l'intégralité de ce communiqué. Mais je vous en citerai encore la fin:

« Par ailleurs, au point de vue technique, le passage sous le mont Blanc n'est pas moins intéressant que le passage sous le Fréjus. La comparaison en ce qui concerne l'altitude donne 1.172 mètres pour le mont Blanc et 1.159 mètres pour le Fréjus et non pas respectivement 1.300 et 1.050 mètres, comme l'indiquait le rapport fourni par le président de la chambre de commerce de Chambéry et de la Savoie. Quant aux rampes, sous le mont Blanc la pente maximum est pour les accès de 35 millimètres par mètre et, sous le tunnel proprement dit de 20 millimètres seulement.

« Telles sont les raisons qui ont entraîné le choix du Gouvernement. Elles paraissent plus déterminantes que celles qu'on peut leur opposer pour faire valoir le projet concernant le Fréjus ».

Et vous saviez si bien que cette étude comparative avait été faite, monsieur Delachenal, que vous avez éprouvé le besoin — je vous le dis très amicalement — de faire valoir, contre le projet de tunnel du mont Blanc, un argument que vous n'auriez certainement pas invoqué s'il avait été question de la ratification d'une convention relative au percement du tunnel de Fréjus.

En effet, vous nous avez dit: « Ce projet va engager très largement des fonds d'Etat ».

Il est bien certain que les fonds d'Etat sont engagés.

M. Joseph Delachenal. Le fonds d'investissement routier.

M. Henri Briffod. Mais, dans l'immédiat, en tout cas, cette somme est limitée à deux milliards de francs, selon les propositions de la commission des moyens de communication et du tourisme: en tout état de cause, la participation du fonds routier à la construction de ce tunnel sera limitée à cette somme.

Je sais que l'on fait volontiers état d'évaluations qui dépasseraient de beaucoup les prévisions de nos techniciens et nos ingénieurs, mais nous sommes là dans le domaine des hypothèses et l'on n'a tout de même pas le droit de faire preuve d'une telle défiance à l'égard de ceux qui ont étudié de très près le projet.

En terminant, je voudrais insister sur le fait qu'il n'est pas question de choisir entre le tunnel du Fréjus ou celui du mont Blanc, mais qu'il s'agit pour la France de choisir entre le tunnel du Saint-Bernard, qui se fera si nous ne ratifions pas cette convention, et le tunnel du mont Blanc.

Vous savez comme moi qu'à l'heure actuelle un fort mouvement s'est dessiné en faveur du tunnel du Grand-Saint-Bernard, en Italie comme en Suisse, puisque, seul, le canton de Genève est favorable au tunnel du mont Blanc, alors que le reste de la Suisse est favorable au tunnel du Grand-Saint-Bernard.

Nous avons donc à choisir entre une voie routière Nord-Est, qui irait de Hambourg à Rome, par Berlin et le Saint-Bernard, solution extrêtement préjudiciable, sans aucun doute, aux intérêts français, et le tunnel du mont Blanc, situé sur l'axe Londres-Paris-Rome.

Pour appuyer ma déclaration, je ne vous donnerai qu'un extrait, non pas de la presse suisse, mais de la presse française. Le journal *Le Monde* du 4 août 1956 écrivait ceci:

« Genève, le 3 août. Le percement du tunnel du Grand-Saint-Bernard prendra-t-il le pas sur celui du mont Blanc ? La déclaration faite jeudi par M. Martino, ministre des affaires étrangères d'Italie, qui a rencontré hier, à Brigue, M. Petitpierre, pour faire un large tour d'horizon des questions italo-suisses, permet en tout cas de se le demander.

« Rappelant dans son interview que le gouvernement italien attend depuis trois ans la ratification de la convention du tunnel du mont Blanc par le Parlement français, le ministre italien a affirmé que les conversations italo-suisses pour ce tunnel du Grand-Saint-Bernard ont fructueusement progressé.

« D'après lui, ce tunnel ne manquera pas d'avoir une importance considérable pour le développement économique et touristique des grandes régions septentrionales de l'Italie. »

Voilà donc le danger. Si nous hésitons, si nous ajournons de nouveau la décision, ce sera l'axe Nord-Sud qui sera choisi

de préférence à un autre et la France aura perdu la chance qui lui est offerte d'avoir une grande voie routière internationale et de gagner la bataille pour les communications intereuropéennes.

Monsieur Delachenal, à l'heure où s'intensifient, bon gré, mal gré, les relations entre les peuples, nous considérons que ce serait une erreur de la part de notre pays que de laisser passer cette chance, d'autant plus qu'elle favoriserait l'élaboration du projet de tunnel du Grand-Saint-Bernard, qui pourrait peut-être devenir un jour un nouveau Brenner souterrain. (*Applaudissements à gauche et sur plusieurs bancs au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

M. Auguste Pinton, *secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.* Je remercie M. le ministre des affaires étrangères de bien vouloir me permettre de répondre sur ce point qui le concerne sans doute plus que moi. Il me donne ainsi l'occasion de remplir l'engagement que j'ai pris formellement à l'égard de mon collègue italien des transports, ce qui prouvera, monsieur Delachenal, qu'un ministre peut tenir ses promesses.

Le Gouvernement demande à l'Assemblée de rejeter la motion préjudicielle déposée par M. Delachenal, comme il demandera le rejet de la motion préjudicielle déposée par M. Barel, quels que soient les motifs invoqués.

M. Virgile Barel. Même s'ils sont pertinents, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. J'ai été très impressionné, je ne le cache pas, par cette manifestation d'unité nationale dont M. Delachenal nous a donné tout à l'heure le témoignage en défendant sa motion au nom de tous les parlementaires de la Savoie.

J'observe toutefois, reprenant d'un mot ce qui a été excellemment dit par M. Briffod, qu'il ne sert de rien de recommencer une étude qui a déjà été faite et dont les conclusions sont parfaitement précises. Reprendre cette étude ne pourrait nous amener qu'à des redites.

D'autre part, pour percer un tunnel de cette nature, monsieur Delachenal, il faut, comme pour se marier, être deux. (*Sourires.*)

Le Gouvernement italien — il convient de rendre hommage à sa netteté en cette affaire — ne nous a jamais parlé du tunnel du Fréjus. En revanche, il a manifesté son intention formelle d'obtenir le percement d'un tunnel routier sous les Alpes. Sa préférence déclarée va au tunnel du mont Blanc qui met en rapport la France et l'Italie. Mais, à aucun moment, il ne nous a caché son intention de réaliser, à défaut de ce tunnel, celui qui, par le Grand-Saint-Bernard, mettrait l'Italie en relation avec la Suisse.

Le ministre des transports italien m'a exposé que son pays attend depuis quatre ans notre réponse. Le Parlement italien a depuis trois ans ratifié le projet de convention.

Il est parfaitement admissible que des collègues soient hostiles au projet. Il y a des arguments pour et des arguments contre. Le Gouvernement pense qu'il y a plus d'arguments favorables et c'est pourquoi il vous demandera la ratification du projet.

Mais il est une chose qu'on ne peut envisager; c'est que nous refusions, une fois de plus, de répondre à nos partenaires et que nous leur imposions un délai qui, en l'occurrence, serait inadmissible et, j'ajoute, indigne de la France. (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs au centre et à droite.*)

Voilà pourquoi, mesdames, messieurs, au nom du Gouvernement, je vous demande avec insistance de repousser les motions préjudicielles qui vous sont proposées et qui n'ont l'une et l'autre, pour objet, que d'ajourner de nouveau la délibération du Parlement.

Vous devez répondre, et répondre aujourd'hui. C'est, je crois, un devoir de caractère national. (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs au centre et à droite.*)

M. le président. Je mets aux voix la motion préjudicielle déposée par MM. Delachenal et Fontanet.

(*La motion préjudicielle, mise aux voix, n'est pas adoptée.*)

M. le président. J'ai reçu de M. Virgile Barel la motion préjudicielle suivante, déposée, au nom du groupe communiste, en vertu de l'article 46 du règlement:

« L'Assemblée nationale décide de surseoir à la discussion du rapport sur le projet de construction d'un tunnel routier sous le mont Blanc jusqu'après le vote de l'Assemblée nationale sur le projet de loi relatif à la construction de 300.000 logements par an. »

La parole est à M. Virgile Barel.

M. Virgile Barel. Nous sommes appelés, mesdames, messieurs, à discuter le rapport que vient de développer M. Anthonioz sur le projet de loi concernant le percement d'un tunnel routier sous le mont Blanc.

Sans vouloir anticiper sur le vote que notre groupe émettrait si l'Assemblée nationale décidait d'entreprendre la discussion du projet et la poursuivait jusqu'à sa conclusion, j'observe que nous ne pouvons être hostiles à des travaux ou à des mesures qui tendent à des relations plus faciles entre les peuples.

Le tunnel sous le mont Blanc faciliterait évidemment le contact entre les nations italienne et française. Si la nécessité de ce percement était absolue et pressante, si de l'existence de cette voie automobile franco-italienne dépendait l'amélioration de la conjoncture économique ou le bien-être des populations intéressées, on comprendrait que discussion et décision soient accélérées. Mais ce n'est pas le cas.

Ne sommes-nous pas en droit de nous demander s'il n'est pas des travaux à réaliser avant ceux du percement du mont Blanc ?

A cette question, nous répondons par l'affirmative. La France entière souffre, de manière aiguë, de la crise du logement. Construire des immeubles à usage d'habitation est une exigence absolue de millions de mal logés et de jeunes désireux de créer et d'installer leur foyer. Aux termes de l'article 3 *ter* de la loi-cadre sur la construction de logements, le Gouvernement doit déposer, avant le 31 mars prochain, un projet de loi relatif à la réforme du financement de la construction de logements et à l'édification de 300.000 logements chaque année et pendant cinq ans.

On rétorquera que cet argument ne s'applique pas seulement au tunnel du mont Blanc, mais également à tous les travaux d'équipement. Fort bien! Il faut donc classer ces derniers.

Comparant les projets, la commission des transports de l'O. E. C. E., chargée de déterminer les grands itinéraires internationaux, a placé en première urgence les tunnels du mont Blanc et du Grand-Saint-Bernard, en deuxième urgence le tunnel du Fréjus.

Etant donné la crise croissante du logement, nous plaçons sa solution en toute première urgence. Elle s'aggrave, cette crise, du fait de l'augmentation de la population, du non-entretien des bâtiments existants, de l'insuffisance et du ralentissement de la construction, de la priorité pour les riches et de la hausse des loyers. Les besoins actuels, pour la France entière, s'élèvent à 5 millions de logements. Or, en 1955, il n'a été accordé que 57 milliards pour les H. L. M. destinées à la location, ce qui aboutit à la construction de 38.000 logements, nombre ridicule. 38.000 logements quand il en faut 5 millions!

Nous pensons avoir donné, sur ce chapitre du logement, suffisamment d'arguments pour motiver notre motion préjudicielle de renvoi de la discussion du projet de percement d'un tunnel routier sur le mont Blanc.

On nous dira peut-être que le financement du tunnel du mont Blanc ressortit au fonds spécial d'investissement routier. Dans ce cas, nous indiquons qu'il reste encore 1.400 ponts à reconstruire depuis la dernière guerre, ce qui exige une dépense de 1 milliard 70 millions, qu'il reste à créditer les dégâts des inondations d'octobre 1940 et d'avril 1942 dans les Pyrénées-Orientales, pour un montant prévu de 815 millions, que le fonds spécial d'investissement routier, par lequel le premier plan quinquennal prévoyait le financement de 168 milliards 477 millions de travaux, n'a pu disposer que de 76 p. 100 de crédits d'engagement et seulement de 53 p. 100 de crédits de payement.

Cet argument, relatif au fonds d'investissement routier, et celui tiré de la crise du logement nous font estimer qu'il serait sage de surseoir à la discussion du projet de percement du tunnel du mont Blanc. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des affaires étrangères.

M. Christian Pineau, *ministre des affaires étrangères.* Je voudrais rassurer tout de suite M. Virgile Barel sur deux points, et, d'abord, en ce qui concerne la construction de logements.

Le fait, pour l'Assemblée nationale, de ratifier la convention relative au percement du tunnel sous le mont Blanc n'aura certainement pas pour effet de diminuer notre programme de logements. Les crédits prévus sont pris sur le fonds routier. Par conséquent, la comparaison ne peut s'exercer que dans le cadre de la deuxième partie de l'exposé de M. Barel, à savoir l'utilité respective des travaux du mont Blanc et de certains travaux de réfection de nos routes et de nos ponts.

Vous savez comme moi, monsieur Barel, qu'il n'est pas possible, dans un domaine déterminé, de donner une priorité absolue, en toutes occasions, aux travaux de réfection sur les travaux neufs. Il est des cas où les travaux neufs sont plus

rentables que les travaux de réfection et ce n'est pas sans avoir réfléchi que le Gouvernement a accepté de prendre deux milliards sur le fonds routier.

Je pense, d'ailleurs, que le percement du tunnel entraînera un développement beaucoup plus important de l'activité routière que ne pourraient le faire, dans les circonstances présentes, deux milliards de travaux effectués sur toute autre partie du territoire.

J'aurai d'autre part l'occasion, à la fin de la discussion générale, de répondre à des arguments d'ordre plus régional et qui sont peut-être dans votre esprit.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix la motion préjudicielle de M. Virgile Barel.

(*La motion préjudicielle, mise aux voix, n'est pas adoptée.*)

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Pianta.

M. Georges Pianta. Monsieur le président, messieurs les ministres, mesdames, messieurs, la convention franco-italienne du 14 mars 1953, soumise à l'approbation du Parlement, est la conclusion naturelle d'études approfondies entreprises depuis un demi-siècle et marque la volonté des gouvernements français et italien d'établir, à travers les Alpes et sous le mont Blanc, une liaison routière accessible en toutes saisons.

Déjà, en 1907, alors que la bataille des tunnels ferroviaires à travers les Alpes avait consacré la défaite de notre pays — sous l'impulsion de Bismarck, le Saint-Gothard avait été achevé en 1882 et le Simplon allait être mis en service — M. Louis Barthou, ministre des travaux publics, avait attiré tout spécialement l'attention du Parlement sur la nécessité d'une percée ferroviaire sous le mont Blanc, techniquement réalisable et souhaitable sur le plan international.

Au lendemain de 1918, la révolution de l'automobile mit un terme à l'époque des percées ferroviaires et transposa, du domaine ferroviaire au domaine routier, le projet de percement d'un tunnel sous le mont Blanc.

Le choix de l'itinéraire fit l'objet de nombreuses études comparatives. Des commissions d'experts désignées par la France et l'Italie se réunirent à de nombreuses reprises entre 1949 et 1953, soit à Paris, soit à Londres, soit à Genève.

Après les études des hautes instances de l'administration des ponts et chaussées, le rapport du conseil supérieur des travaux publics, publié le 21 novembre 1950 par M. le ministre des travaux publics — qui, sauf erreur, était M. Christian Pineau — révéla les impérieuses raisons du choix du gouvernement.

Comme vous l'a indiqué, il y a un instant, notre collègue M. Henri Briffod, la lecture de ce document est tout à fait suggestive. Pour répondre à M. Delachenal, permettez-moi de relever ces quelques conclusions de ce document:

« Après une étude approfondie effectuée par les services les plus hautement qualifiés et au cours de laquelle les diverses solutions qui pouvaient être envisagées ont été examinées sous tous leurs aspects, le gouvernement se prononce en faveur d'un tunnel sous le mont Blanc de préférence à une autre solution.

« Le projet de tunnel sous le mont Blanc présente sur le projet concernant le Fréjus l'avantage essentiel, qui a été considéré comme décisif, de permettre une amélioration de la répartition des passages à travers les Alpes et, par là-même, le développement d'un important courant de trafic. »

La suite de ce rapport relève tous les avantages économiques, financiers et techniques que présente le projet de percement du tunnel sous le mont Blanc et conclut: « Telles sont les raisons qui ont entraîné le choix du Gouvernement. »

Par ailleurs, après des études comparatives et des visites détaillées de tous les points de passage possibles, la commission des transports de l'organisation européenne de coopération économique recommanda, parmi vingt-deux grands itinéraires internationaux, deux seuls itinéraires au choix à travers les Alpes: le Grand-Saint-Bernard dans le sens Suisse-Italie, d'une part, et le mont Blanc dans le sens France-Italie, d'autre part.

Au vu de telles conclusions et à quatre reprises, en 1949, en 1950, en 1951 et en 1952, le Gouvernement décida le principe de la construction d'un tunnel sous le mont Blanc.

Finalement, après les entretiens de Santa Margarita, en février 1951, et de Rome, en février 1953, la convention franco-italienne était signée le 23 mars 1953.

Depuis bientôt trois ans, la Chambre des députés et le Sénat italiens ont ratifié cette convention à l'unanimité. Le Gouvernement italien a, en conséquence, prévu les crédits nécessaires au financement de la participation italienne, crédits qui auraient été annulés cette année si le Parlement français avait encore tardé à se prononcer.

Est-il besoin d'ajouter encore au remarquable et substantiel rapport sur le fond de notre collègue M. Marcel Anthonioz et aux conclusions de MM. les rapporteurs des commissions pour avis, qui ont démontré clairement les impératifs géographiques, économiques, touristiques et financiers qui commandent la réalisation urgente de ce projet ?

Alors que les échanges internationaux par voie routière sont en accroissement constant, le passage, par la route, de l'obstacle alpin est pratiquement impossible de l'Autriche à la Méditerranée durant plusieurs mois de l'année, les cols, trop élevés, étant bloqués par les neiges. Il n'existe, en hiver, aucune voie routière directe Paris-Rome.

Entre les deux seuls itinéraires retenus par les techniciens, le mont Blanc ou le Grand-Saint-Bernard, lequel établirait une liaison Nord-Sud Hambourg-Rome dont nous serions écartés, l'Italie a choisi la liaison Italie-France sous le mont Blanc. Depuis de très nombreux mois, on peut ajouter depuis de trop nombreux mois, elle attend la décision française.

L'Italie n'acceptera qu'une seule alternative: le mont Blanc ou le Grand-Saint-Bernard. Elle refusera de participer au financement d'une autre percée à travers les Alpes françaises.

Le retard de notre décision, M. Anthonioz l'a rappelé, a entraîné au cours des derniers mois un revirement italien. Une partie de la presse italienne, de puissants industriels italiens et de hautes personnalités politiques auxquels s'est jointe une large fraction des autorités suisses envisagent désormais, en raison des hésitations françaises, de réaliser le tunnel du Grand-Saint-Bernard et d'abandonner par voie de conséquence le tunnel du mont Blanc.

Prenons garde à la menace qui est sérieuse. Si elle se réalisait nous porterions le poids d'une lourde responsabilité.

Le percement du mont Blanc est inscrit dans la configuration géographique des lieux. Par la vallée de l'Arve et par le seuil de Megève, un sillon alpin assure du côté français un accès aisé jusqu'au fond du val de Chamonix. En provenance de Milan, ou de Turin par Ivree et le val d'Aoste, l'automobiliste pourra utiliser un éventail de routes menant à Grenoble, à Chambéry, à Lyon, à Bourg, à Dijon ou à Genève.

Pour assurer la rentabilité de l'opération, les experts ont prévu des recettes annuelles de l'ordre de 700 millions de francs. Or, l'été dernier — on l'a dit — aux périodes de pointes, plus de 5.000 voitures ont déferlé sur Chamonix. Le seul téléférique de l'aiguille du Midi a réalisé près de 150 millions de recettes et le chemin de fer de la mer de glace en a réalisé 120 millions.

De tels chiffres permettent de mesurer la prudence des experts quant aux recettes prévues pour l'exploitation du tunnel sous le mont Blanc utilisable dans les deux sens en toute saison par beau temps ou par mauvais temps.

Mais, à côté de cette rentabilité directe, fait exceptionnel pour une voie de communication, comment ne pas faire état de la rentabilité indirecte d'un tel projet ?

Sur le plan économique et touristique, la percée du mont Blanc provoquera un véritable désenclavement vers la France de l'Italie du Nord peuplée de plus de 10 millions d'habitants.

De surcroît, au moment où le projet de traité de marché commun prévoit l'abaissement progressif, puis la suppression des barrières douanières entre les six pays membres de la communauté, il est urgent d'ouvrir d'abord aux hommes et aux marchandises un passage praticable toute l'année entre la France et l'Italie séparées par la muraille des Alpes.

Raisons géographiques, économiques, techniques et financières, autant d'impératifs qui doivent entraîner la ratification de l'accord franco-italien.

Il existe encore un élément déterminant que je voudrais me permettre d'évoquer pour terminer.

Le tunnel débouchera sur le territoire français en Haute-Savoie à proximité de Chamonix. Est-il besoin de préciser que, dans trois ans, les Savoyards célébreront le centième anniversaire de leur rattachement à la France, rattachement librement consenti après un plébiscite où tout un peuple unanime exprima clairement sa volonté ?

Depuis bientôt cent ans, en toutes circonstances et en particulier au cours des périodes douloureuses de notre histoire, les Savoyards ont rempli avec ferveur leur devoir à l'égard de leur pays d'adoption auquel ils sont désormais attachés par des liens indissolubles.

Or, avant le plébiscite de 1860, Napoléon III avait promis aux Savoyards le tunnel ferroviaire sous le mont Blanc, tunnel qui devait assurer une plus grande prospérité non seulement à une vaste région mais à tout le pays.

La promesse ne fut pas tenue. Nous en mesurons encore aujourd'hui les graves conséquences. Voici que se présente la possibilité de réaliser ce projet devenu un projet routier en association avec l'Italie. Ne laissons pas échapper cette possibilité.

Par notre décision, nous donnerons à la Savoie et au pays le tunnel routier sous le mont Blanc et, après avoir perdu la bataille des tunnels ferroviaires, nous aurons ainsi gagné la bataille des tunnels routiers sous les Alpes. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Boccagny. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Albert Boccagny. Tout d'abord, qu'il me soit permis de remercier M. Delachenal pour les vœux de prompt rétablissement qu'il a exprimés et qui s'adressaient à notre ami M. Mudry. Nous le remercions infiniment. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Joseph Delachenal. C'est tout naturel.

Bien que des divergences de vues nous séparent, nous sommes tous des collègues.

M. Albert Boccagny. Mesdames, messieurs, la question du percement d'un tunnel routier sous le mont Blanc est posée depuis fort longtemps.

Beaucoup de paroles ont été prononcées à ce sujet; beaucoup de papiers ont été écrits, traduisant ou l'opposition ou l'accord des uns et des autres sur ce tunnel. Chacun de nous a reçu de volumineux dossiers contenant des documentations parfois contradictoires.

Ce projet, qui est ancien, a fait l'objet, depuis 1952-1953, d'études très sérieuses. Il faut citer, parmi tant d'autres, celles du Conseil économique. Cet organisme nous a communiqué une vue d'ensemble des problèmes techniques, touristiques et financiers dont nous ne sous-estimons pas l'importance.

Des divergences sont apparues au cours des discussions dans les commissions consultées pour avis. Elles ont pu laisser croire qu'il y avait effectivement une « guerre des tunnels ».

Percerait-on le mont Blanc, le Grand-Saint-Bernard ou le Fréjus ?

Le groupe communiste n'a pas participé et n'entend pas participer à une lutte entre départements, pas plus qu'à cette prétendue « guerre des tunnels ». Nous sommes, nous communistes, favorables à tout ce qui va de l'avant dans la voie de la technique, de la science et du progrès, dans tous les domaines, favorables à tout ce qui peut, dans notre pays, encourager les œuvres de paix et servir au rapprochement des peuples.

Nous pensons que la construction d'un tunnel, que est une voie nouvelle entre deux pays, répond à nos aspirations.

Nous pensons également qu'il est préférable d'investir quelques milliards dans une telle construction plutôt que de se livrer au gaspillage dans la poursuite d'une guerre qui est condamnée par la majorité du peuple français.

Néanmoins, de telles dépenses, même si elles vont dans le bon sens, doivent être engagées par ordre d'urgence.

Je crois, par ailleurs, que des engagements ont été pris avec l'Italie et la Suisse. Il faut mettre un terme à ces atermoiements pour éviter que soit remis en question un projet qui répond bien aux données géographiques, touristiques et internationales.

La motion préjudicielle déposée par notre ami M. Barel, que la majorité a cru devoir refuser, n'était pas destinée à prononcer une condamnation du percement de ce tunnel. Elle mettait l'accent sur l'ordre d'urgence des travaux à entreprendre.

Le rapport très complet de M. Anthonioz qui nous a été soumis nous suggère néanmoins quelques observations.

Je n'entrerai pas dans le détail des remarques qui ont été faites ou qui seront encore faites sur le plan technique. Je dirai simplement qu'un projet d'une telle ampleur — à notre connaissance, aucune œuvre analogue n'a été encore accomplie — doit faire l'objet d'une étude technique très poussée, de façon que les plus sérieuses garanties de sécurité soient assurées, avant la construction, tant aux ouvriers et aux techniciens qui bâtiront ce tunnel qu'à tous les utilisateurs qui l'emprunteront après son achèvement.

Nos réserves porteront particulièrement sur le financement du projet qui nous est soumis.

En premier lieu, les sommes indiquées par le rapporteur sont certainement insuffisantes. En 1952, le coût des travaux avait été évalué à 9 milliards de francs. M. Anthonioz fixe à 15 p. 100 l'augmentation des prix en matière de travaux publics en 1956. Ce pourcentage sera, dans la conjoncture économique présente, certainement supérieur à 15 p. 100 au moment de l'exécution des travaux. Quoi qu'il en soit, même si nous admettons le chiffre que nous propose M. le rapporteur, la dépense sera de l'ordre de 10.350 millions de francs, à laquelle la France participera pour la moitié, mise à part la participation de la Suisse.

Sans tenir compte de l'évaluation du commissariat au plan qui nous conduirait à des chiffres astronomiques, le coût total de la dépense sera donc supérieur à 10 milliards de francs et nous serons entraînés dans des dépenses supérieures à celles auxquelles s'arrêtent les estimations officielles présentes.

Que fera-t-on alors ? Nous demandera-t-on de nouveaux crédits ? Il serait regrettable que les travaux soient interrompus pour insuffisance de crédits.

Il semble donc bien que nous sommes appelés à nous prononcer sur un projet dont le financement a été insuffisamment étudié.

La participation française, lit-on dans le rapport, revêt trois aspects:

a) Participation au capital de la société concessionnaire française, 210 millions;

b) Subvention à la société concessionnaire française, 1.790 millions de francs;

c) Le Gouvernement accordera une garantie à un emprunt à moyen terme d'un montant de deux milliards, relayé ultérieurement par l'émission d'obligations également garanties par l'Etat.

Nous lisons dans le rapport que, sur cette participation, un montant de deux milliards de francs sera prélevé sur les crédits du fonds d'investissement routier.

Ce prélèvement ne peut être dépassé, car il importe de tenir compte du fait que tous les départements français sont directements intéressés au fonds d'investissement routier. Nous aurions préféré un autre mode de financement. Le Gouvernement ne manque pas d'imagination en d'autres matières. Prélever deux milliards sur le fonds d'investissement routier, c'est un geste lourd de conséquences surtout à l'heure où les rentrées de fonds sont fortement diminuées du fait de la pénurie d'essence due à l'aventure de Suez. C'est là, d'ailleurs, une démonstration supplémentaire des graves répercussions de la politique de guerre menée par les gouvernements depuis 1947.

Est-il besoin de dire que les crédits nécessaires à deux journées de guerre en Algérie suffiraient pour libérer le fonds de la fourniture des deux milliards qui lui seront demandés pour le percement du tunnel du mont Blanc.

Voilà qui prouve encore qu'une politique de paix permettrait de résoudre les nombreux problèmes financiers propres aux œuvres de paix et notamment à celle qui nous préoccupe aujourd'hui.

M. Maurice Kriegel-Valrimont. Très bien!

M. Albert Boccagny. Ces réserves faites et considérant que la percée du tunnel sous le mont Blanc est une œuvre valable, que l'augmentation du trafic qui en résultera constituera un apport considérable à l'économie française, que ce travail d'art enrichira notre équipement national au même titre que nos grands barrages et nos centrales électriques, qu'il améliorera nos relations internationales, qu'il développera le tourisme en France, le groupe communiste émettra un vote favorable. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Kir.

M. Félix Kir. Mesdames, messieurs, mon intervention sera courte.

Les idées hostiles et favorables au projet ont été développées ici avec une éloquence que nous avons tous admirée.

Restent cependant quelques points qui n'ont pas été signalés et je pense notamment aux itinéraires différents que l'on peut emprunter pour atteindre le mont Blanc.

Plusieurs années de suite, depuis 1948, j'ai été invité par les comités suisse et italien à étudier le projet de percement du mont Blanc. C'est pourquoi je me permets aujourd'hui d'intervenir brièvement pour faire part à l'Assemblée de mes impressions et aussi de mes espoirs.

Ce travail opiniâtre qui est mené à la fois par la ville de Genève, par le Parlement italien et par un certain nombre de députés français n'est pas justifié seulement, comme on pourrait le croire, par des questions d'intérêt local ou de chauvinisme. Nous sommes en présence, d'abord, d'un fait géographique et ce fait a été très peu examiné au cours des exposés qui ont été présentés à cette tribune.

Je l'ai dit déjà en 1953: Prenez une règle et posez une de ses extrémités sur Paris, l'autre sur Rome. Vous constaterez que cette règle passe par Genève et le mont Blanc. C'est une constatation qu'il importe de ne pas négliger dans le débat actuel.

L'obstacle que constitue la barrière alpine pour la circulation automobile ne peut être franchi actuellement qu'en empruntant des cols qui, en raison de leur altitude, ne sont pas praticables toute l'année. Les automobilistes doivent donc avoir recours aux wagons-navettes du chemin de fer.

Le trafic par automobile devient de plus en plus intense. M. Anthonioz l'a démontré d'une façon péremptoire avec des chiffres que personne ne peut contester.

Le progrès exige donc une adaptation des moyens routiers, afin de permettre aux voyageurs d'obtenir le meilleur rendement de leurs voitures.

D'autre part, les nations de l'Europe ont des relations de plus en plus étroites pour répondre aux impératifs de leurs situations économiques respectives. L'isolement n'est plus possible, on l'a dit suffisamment au cours de la discussion concernant la communauté européenne; il faut donc un réseau routier offrant des communications toujours plus commodes.

Il a donc fallu étudier le moyen de corriger les incovénients résultant du franchissement inévitable des cols. Le tunnel transalpin constitue la solution complète puisqu'il permet la circulation en toute saison du Nord-Ouest de l'Europe, France-Suisse, d'une part, vers l'Italie et la Yougoslavie, d'autre part.

Parmi les tracés envisagés, c'est celui du percement du mont Blanc qui a réuni tous les suffrages des pouvoirs publics et des successifs ministères des deux nations les plus intéressées, l'Italie et la France.

En résumé, quels sont donc les avantages mis en avant pour les différentes régions de la France ?

L'éventail du territoire européen desservi sera vaste.

D'après les travaux de M. Rouillier, professeur, docteur ès sciences économiques, les diverses zones d'influence dues au percement du mont Blanc sont les suivantes: toute la région Nord-Ouest, Nord et Centre-Est de la France, soit, en chiffres ronds, quarante départements français; l'Angleterre; les trois pays du Benelux; quatre des cantons suisses parmi les plus peuplés; toute la péninsule italienne; l'Allemagne de l'Ouest via Martigny, La Forclaz ou via Lausanne, Genève.

A noter que l'Angleterre et les trois pays du Benelux empruntent uniquement la France pour le parcours à destination de la Suisse et de l'Italie.

La réalisation de cette nouvelle facilité de première utilité vient compléter heureusement l'organisation routière des grandes communications.

L'examen de l'ensemble de la situation créée par l'aboutissement au mont Blanc des routes de France démontre surabondamment l'intérêt pour notre nation de voir notre territoire parcouru par les nationaux ou les étrangers. Chaque département, en effet, présente ses spécialités archéologiques, historiques, gastronomiques, ainsi que ses sites pittoresques, et le voyageur arrivant au tunnel du mont Blanc sera sûr d'y trouver une voie facile pour continuer son voyage dans lequel la France aura laissé le meilleur des souvenirs.

En face de ce projet, des oppositions, subissant les influences locales — nous avons bien senti que certains défenseurs d'autres itinéraires agissaient plus sur commande que par conviction personnelle; c'est du moins l'impression que j'ai recueillie en écoutant leurs exposés — se sont élevées dans différentes régions du Sud-Est.

On a parlé tout d'abord du percement du Saint-Bernard, ce qui équivaudrait à laisser complètement de côté la France. Ensuite, on a préconisé le percement du Fréjus et, là encore, il suffit de se rendre compte que le problème ne serait pas résolu puisque le Fréjus est situé trop au Sud de la France et ne desservirait nullement les usagers en provenance de l'Angleterre, de l'Amérique, du Benelux, de l'Allemagne et de la Suisse.

Un simple coup d'œil sur la carte suffit à démontrer l'erreur de cette conception.

En ce qui concerne les Etats auxquels je faisais allusion à l'instant même, la grosse objection que l'on brandissait contre le percement du mont Blanc venait de ce que l'on prétendait que la route de la Faucille serait enneigée et, par conséquent, impraticable pendant une grande partie de l'hiver.

C'était tout d'abord méconnaître les possibilités des moyens modernes de déneiger cette route que nous reconnaissons difficultueuse.

Mais la grosse erreur des adversaires de la percée du mont Blanc — et je tiens à souligner ce fait — résulte de ce qu'ils oublient qu'il n'y a pas qu'un itinéraire pour gagner le mont Blanc. Je le répète depuis dix ans: il y en a six.

Je ne veux pas vous donner une leçon de géographie, mais je dois tout de même vous rappeler ces six itinéraires.

Il y a, d'abord, la route Dijon-Chalon-Mâcon-Bourg-Nantua-Genève.

Il y a en second lieu la route Dijon (*Exclamations et rires*) —Chalon—Louhans—Bourg—Nantua—Genève.

Je ne peux tout de même pas supprimer les routes passant par Dijon, que vous empruntez avec plaisir lorsque vous voyagez en automobile! (*Sourires.*)

En troisième lieu, il y a la route Dijon—Seurre—Louhans—Bourg—Nantua—Genève.

En quatrième position, vient la route Dijon—Dole — je dis cela pour mon cher collègue du Jura...

M. André Barthélemy. C'est loin, en quatrième position, ce n'est pas réconfortant pour moi.

M. Félix Kir. ... Lons-le-Saunier—Bourg—Nantua—Genève.

Cinquièmement, la route par la Faucille et sixièmement, la route n° 6, par Saulieu et Bourg.

Eh bien ! sur ces six itinéraires, il en est cinq qui ne sont jamais enneigés.

Alors, de grâce, ne me parlez pas de frais exorbitants qui résulteraient de travaux de déneigement !

En dernier lieu, laissez-moi vous citer une phrase d'un de nos anciens collègues, M. Martel, qui avait à cœur précisément la défense de cette thèse du percement du mont Blanc:

« Alors que tout est prêt sur le plan du traité comme sur le plan technique, certains adversaires du projet soulèvent la question financière. »

Ce qui est amusant, au point de vue de la question financière, c'est qu'on trouve les travaux très chers quand nous sommes trois: la France, la Suisse et l'Italie, alors que, de toute évidence, cela coûterait plus cher si nous n'étions que deux: la France et l'Italie. Cela démontre la valeur du raisonnement du simple point de vue mathématique.

Le percement du tunnel du mont Blanc, c'est la solution la moins chère parce que la charge de la France ne représente que 30 p. 100 environ des frais.

En terminant, mesdames, messieurs, laissez-moi féliciter le Gouvernement français d'avoir tout de même pris une décision afin de mettre à exécution un projet depuis longtemps en instance.

J'ai eu bien souvent l'occasion de rencontrer le ministre italien des transports qui, de longue date, attend la réponse du Gouvernement français. Aussi bien, les relations entre la France et l'Italie sont de plus en plus étroites, voire de plus en plus amicales. A Rome, où je me suis rendu il y a un mois à peine, j'ai constaté qu'un changement notable était intervenu, même dans les couches populaires, même dans les milieux ouvriers, en faveur de la France.

C'est pourquoi, sans hésitation, je vous demande, mes chers collègues, de suivre le Gouvernement et d'avoir confiance quant aux résultats qu'aura le percement du mont Blanc.

On a dit, tout à l'heure, que Napoléon avait promis ce travail. Je ne sais pas s'il s'en est occupé réellement. Quoi qu'il en soit, aujourd'hui, nous en sommes à l'ère des réalisations. Une fois de plus, nous suivrons la consigne donnée par le Gouvernement, qui est une consigne à la fois de sagesse, d'honnêteté et de progrès. (*Applaudissements à gauche, au centre, à droite et à l'extrême droite.*)

M. le président. La parole est à M. Médecin.

M. Jean Médecin. Mes chers collègues, je désirerais vous rendre attentifs à quelques aspects du problème que vous avez à résoudre et qui me paraissent ne pas avoir été mis suffisamment en évidence, non pas que je me fasse quelque illusion sur la portée de mon intervention, mais parce qu'il est préférable que l'Assemblée se décide après une information plus complète.

Notre éminent collègue, M. Anthonioz, nous a présenté un rapport fort intéressant. Nous l'avons écouté avec beaucoup d'attention et de profit. Je regrette cependant qu'il n'ait pas suffisamment discuté l'avis qui nous a été soumis par le Conseil économique.

Que cette haute instance, dont chacun reconnaît les mérites et la qualité des travaux, se soit saisie spontanément du projet de percement du tunnel sous le mont Blanc, est déjà une indication précieuse de l'intérêt qu'elle attache à la solution de ce problème.

Qu'elle ait, à une majorité jamais retrouvée au sein du Conseil économique — 117 voix pour, 28 abstentions et pas une seule opposition — demandé l'ajournement de cette solution, dénote l'importance de la question et fait apparaître la gravité des observations qui ont été présentées par nos collègues du Conseil économique.

Je reprendrai donc ces observations très rapidement, de manière à procurer à l'Assemblée des éléments d'information qui ne lui ont pas été donnés.

Que nous dit le Conseil économique pour justifier sa demande d'ajournement ?

Tout d'abord, il présente une observation de caractère général et s'exprime ainsi:

« Il paraît extrêmement regrettable à votre commission que, sous le prétexte que des organismes se sont intéressés à une percée particulière et alors qu'ils réclament l'aide de l'Etat, les différents intérêts qui s'opposent à cette conception ne puissent se trouver sur un pied d'égalité ».

Les observations qui sont faites en conclusion de cette remarque générale sont les suivantes:

Pourquoi une solution d'ajournement ? Le Conseil économique indique qu' « une étude complète, objective et embrassant l'ensemble du sujet aurait dû être entreprise »; que « l'expérience prouve que dans le domaine du creusement des tunnels, les évaluations sont toujours dépassées »; qu' « il n'est personne pour affirmer, d'une façon certaine, que l'opération serait rentable »; que « les facilités actuelles mises à la disposition des automobilistes (Fréjus, mont Genèvre) permettent d'attendre encore quelque temps le développement prévisible du trafic franco-italien ».

De plus, faisant allusion à une donnée constante de la politique française, le Conseil économique souligne que « la

politique française a toujours été axée sur le sillon rhodanien » et qu'il est impossible pour un Gouvernement et pour un Parlement « de prendre une décision sans que les intérêts de toute cette région aient été confrontés avec les différentes données du problème ».

Enfin, le Conseil économique affirme: « Le projet en question n'apparaît pas de première nécessité dans le programme général des investissements concernant les transports ».

Dans le domaine des routes, plus particulièrement, établissant une sorte d'inventaire comparatif entre les besoins et les ressources, il fait apparaître, à l'époque où ce rapport a été dressé — c'est-à-dire en 1954 — « que 30 milliards de francs seraient nécessaires pour un entretien complet et normal de nos routes », alors que 14.869 millions de francs à peine ont été mis à la disposition du ministre des travaux publics pour l'accomplissement de cette tâche; que 33 milliards devraient être affectés au fonds routier et que c'est seulement 25 milliards d'autorisations de programme et 17.850 millions de crédits de payement qui ont été, en fait, accordés pour 1954.

A ce même sujet, le Conseil économique présente une observation qui me paraît avoir une très grande force pour établir une sorte de hiérarchie des urgences dans l'exécution des travaux d'équipement national: « Sur 6 milliards de crédits obtenus pour la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre, il faut distraire 1.500 millions pour l'entretien des ponts provisoires ».

Nous n'avons pas encore totalement rétabli tous nos ponts détruits de par la guerre.

M. Virgile Barel. 1.400 ponts restent à reconstruire!

M. Jean Médecin. Et rien que l'entretien des ponts provisoires qui remplacent ces installations de caractère définitif coûte à la nation 1.500 millions par an.

En ce qui concerne les voies navigables, même observation. C'est 3.652 millions qui ont été mis à la disposition de l'administration pour leur entretien, alors que 5 milliards seraient nécessaires.

Les crédits affectés à la modernisation et aux travaux neufs sont de l'ordre de 2 milliards, alors que 4.200 millions avaient été jugés indispensables.

Pour les ports maritimes, il nous faudra vingt ans, au rythme actuel, pour retrouver nos installations portuaires d'avant-guerre.

Pour l'instant, pour la remise en état de nos ports maritimes, l'administration ne disposera que de 2.449 millions comme crédits d'entretien alors qu'il faudrait 3.500 millions au moins.

En application du plan quadriennal, 19 milliards avaient été demandés pour la reconstruction, d'ailleurs incomplète, de nos ports; ce sont 4 milliards qui ont été accordés.

Le volume global des crédits nécessaires à la reconstruction étant de 79 milliards, si le rythme actuel est conservé, il faudra donc vingt ans encore pour que nos ports soient reconstruits.

Dans le domaine ferroviaire, les constatations sont de même nature, de même importance.

La Société nationale des chemins de fer français a obtenu, pour 1954, 35 milliards de francs, dont 22 milliards destinés à la modernisation. Elle en avait demandé 46.

Même situation dans les transports aériens. 9 milliards et demi ont été affectés, pour l'année 1954, à l'équipement des aéroports et des routes aériennes. Or, la commission des transports du plan avait estimé à 18.700 millions de francs le volume des crédits pour un programme minimum. Pour un programme maximum, la moyenne annuelle nécessaire aurait été de 27 milliards de francs.

Le Conseil économique nous dit, en conclusion:

« Aussi, devant les difficultés que notre pays rencontre pour assurer un entretien normal de ses différents modes de transport et devant son incapacité à faire face aux travaux de reconstruction ou de modernisation, il a paru plus sage à votre commission des transports de recommander au Gouvernement de ne pas distraire des crédits pour une œuvre certes séduisante, mais dont l'intérêt économique n'est pas encore évident et dont la réalisation entraînerait des répercussions qu'il convient de mesurer très exactement. »

Le Conseil économique conclut en demandant que ce projet soit mis à l'étude et la solution renvoyée à plus tard.

Je voudrais maintenant examiner les avantages que, nous dit-on, présente cet important ouvrage.

J'ai écouté très attentivement les différents rapporteurs qui se sont succédé à cette tribune et j'ai noté quelques-uns des avantages que présentait le percement du tunnel sous le mont Blanc, du point de vue français.

Tout d'abord sur le plan économique. On nous dit que si nous ne perçons pas le tunnel sous le mont Blanc, l'Italie, sollicitée par la Suisse, percera le Grand-Saint-Bernard.

Le tunnel du mont Blanc a été présenté en France comme le fruit d'un accord européen, ou pour le moins franco-italo-suisse, et fixant le choix des trois Etats sur un seul tracé après une option qui opposait le tunnel du mont Blanc au tunnel du Grand-Saint-Bernard et qui excluait la possibilité d'un tunnel sous le Grand-Saint-Bernard si le tunnel du mont Blanc était percé.

Ce n'est pas exact. D'ailleurs, M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics vient de nous apprendre à l'instant que l'Italie, très loyalement, avait déclaré qu'elle réservait sa liberté de décision en ce qui concerne le percement du Grand-Saint-Bernard.

M. le ministre des affaires étrangères. Dans le cas où le tunnel du mont Blanc ne serait pas fait.

M. Pierre Cot. Dans tous les cas

M. Jean Médecin. Parfaitement, monsieur le ministre. En 1946, les cantons de Vaux et du Valais, forts de l'appui de dix cantons suisses, ont pris contact avec les autorités italiennes en vue de percer un tunnel routier sous le Grand-Saint-Bernard, après la réalisation du projet du mont Blanc. Voilà la vérité.

Les raisons de cette politique du Gouvernement italien sont sérieuses. La mise en valeur du Val d'Aoste et l'emploi de la main-d'œuvre italienne sur de grands chantiers à l'étranger sont des sources du revenu national. Le développement des ports de Gênes et de Savone est recherché par un raccourcissement des distances des grands centres de consommation européens. Enfin, le marché de Genève serait directement approvisionné en fruits et primeurs d'Italie.

Un deuxième argument est présenté, sur le plan international. On nous dit: le tunnel routier du mont Blanc sera la première réalisation importante qui concrétisera l'effort de rapprochement des peuples français et italien poursuivi depuis la conférence de Santa-Margherita en janvier 1951 jusqu'à celle de Rome en janvier 1955.

Je suis entièrement d'accord, mais il ne faudrait pas faire dépendre l'amitié franco-italienne de l'unique réalisation du percement du tunnel sous le mont Blanc. Bien d'autres travaux sont réclamés avec beaucoup d'insistance par l'Italie. Ce sont, tout d'abord, les travaux qui consistent, sinon à créer de nouvelles liaisons entre l'Italie et la France, du moins à rétablir les liaisons qui existaient avant la guerre et qui ont été détruites ou perturbées du fait de la guerre.

L'une des réalisations que réclame avec insistance le Gouvernement italien est, vous le savez, le rétablissement de la voie ferrée Nice-Coni. De nombreuses démarches ont été faites à Paris. Des réunions de caractère international entre les différents administrateurs des régions bordant la ligne de la voie ferrée Nice-Coni ont eu lieu soit à Nice, soit à Turin.

Depuis longtemps, le Gouvernement italien réclame le relèvement de quelques ouvrages d'art, qui ne représenterait qu'une dépense peu importante et qui rétablirait, entre l'Italie et la France, un moyen de liaison dont on peut dire qu'il serait aussi symbolique de l'amitié franco-italienne que la création du tunnel sous le mont Blanc.

Qu'avons-nous opposé à cette prétention de l'Italie ? Nous nous sommes bornés à dire que la France ne disposait pas des crédits nécessaires pour entreprendre un travail de cette nature. Si nous avons pu opposer un refus dans un cas, pourquoi sommes-nous tenus si étroitement par l'amitié franco-italienne dans le cas qui nous préoccupe ?

Je crois qu'il faut, avant de créer, songer à rétablir ce qui existait. C'est ainsi que je ferai mien un des points essentiels de la résolution du Conseil économique qui dit pour justifier sa demande de renvoi:

« Considérant que notre pays est actuellement dans l'incapacité d'assurer un entretien normal et de réparer rapidement les destructions découlant des faits de guerre en ce qui concerne les différents modes de transport;

« Considérant que dans ces conditions il ne serait pas conforme à l'intérêt général de distraire des crédits faisant cruellement défaut pour des travaux indispensables au maintien de notre patrimoine national, pour les investir dans des travaux dont l'urgence et l'intérêt économique ne sont pas actuellement évidents... »

Le troisième argument que l'on fait valoir et sur lequel M. Anthonioz s'est longuement appesanti est l'accroissement du parc automobile, donc de la circulation automobile, qui rend nécessaire la création de nouveaux passages au travers du massif alpin.

La route du Mont-Blanc est présentée comme devant permettre, elle seule, le passage des voitures entre la France et l'Italie durant l'hiver, en dehors de la route du littoral.

Mais nous devons rappeler que le passage par route entre la France et l'Italie est possible toute l'année par le littoral et, du Sud au Nord, par les cols jusqu'au Mont-Genèvre, plus au Nord par la galerie ferroviaire du Mont-Cenis et l'été par les cols du Petit-Saint-Bernard et du Mont-Cenis.

La route du mont Genèvre reste ouverte tous les hivers, même aux convois de camions chargés et attelés d'une remorque. Les navettes ferro-routières du mont Cenis fonctionnent toute l'année.

Au surplus, sur les grandes routes internationales, durant l'hiver, la circulation automobile est extrêmement réduite; les voyageurs se déplacent peu en voiture automobile. Les navettes ferro-routières du Mont-Cenis sont alors largement suffisantes pour satisfaire à ces besoins.

En fait, le tunnel du mont Blanc ne présente d'intérêt réel et permanent que pour relier Genève au Val d'Aoste, à Milan et à Gênes.

C'est bien l'opinion d'ailleurs du grand ingénieur Paul Séjourné que je me permettrai de citer:

« En construisant la ligne du mont Blanc et ses lignes d'accès, dit-il, on n'obtient de France en Italie que des raccourcis insignifiants au regard de cette énorme dépense. Sans doute Genève a le plus grand intérêt à être sur la route internationale Londre-Paris-Italie, à redevenir la grande capitale du tourisme suisse. C'est l'intérêt de Genève, ce n'est pas le nôtre. Enfin, en renversant la barrière du mont Blanc, nous faisons de Gênes le port de Genève au détriment de Marseille. La chaîne du mont Blanc est le mur qui protège Marseille; n'y faisons pas brèche. »

J'ajoute que si l'on estimait que l'équipement actuel du massif alpin ne permettait pas d'écouler toutes les voitures actuellement en circulation sur nos routes, des solutions pouvaient être trouvées, plus rapides, plus économiques et je dirai plus opportunes.

Dans une étude qui a été présentée par le conseil général de la Savoie, on nous rappelle que le tunnel du Fréjus est une galerie ferroviaire à double voie qui relie la moyenne vallée de la Maurienne à celle de la Doire-Ripaire. La tête française débouche à Modane, à 1.100 mètres d'altitude; la tête italienne, située à Bardonnèche, est à la cote 1.300 mètres.

Ce souterrain, long de 13.636 mètres, est le premier en date de tous les grands tunnels alpins. On y a mis en service la traction électrique depuis la guerre de 1914. Son potentiel d'équipement lui permet d'écouler sans aucune difficulté non seulement le trafic ferroviaire actuel, mais encore la totalité du trafic routier que l'on pourrait drainer entre la France et l'Italie, en provenance ou à destination des quatre cinquièmes du territoire français.

D'ailleurs, il n'est pas interdit d'améliorer l'état de choses actuel. On a adressé certaines critiques à l'organisation présente du passage par voie ferrée. Ces critiques étaient en partie fondées. L'accomplissement des diverses formalités obligeait le voyageur à dîner et à coucher au moins un soir à Modane. Actuellement, les chemins de fer italiens et les douanes françaises et italiennes permettent d'accepter les automobiles comme « bagages » et de les transporter comme telles sur des wagons supplémentaires accrochés aux trains de voyageurs.

Des solutions satisfaisantes ont été recherchées et obtenues par des aménagements sommaires qui n'entraînaient évidemment pas de grosses dépenses. Ces aménagements peuvent être perfectionnés et l'étude du problème a été reprise sur des bases entièrement nouvelles.

C'est à la demande de notre président de la commission des moyens de communication que M. le ministre des travaux publics a chargé la Société nationale des chemins de fer français de rechercher par quels moyens pourrait être augmenté le potentiel du tunnel du Mont-Cenis.

Déjà la Société nationale des chemins de fer français a grandement amélioré son trafic en étalant sur une plus longue durée les horaires pendant que fonctionnent les navettes destinées à transporter les rames chargées de voitures automobiles.

D'autre part, les opérations de douane et de police, à la suite d'un accord intervenu entre la France et l'Italie ont été simplifiées.

Les automobilistes n'ont plus aucune manœuvre à faire en marche arrière, ni pour le chargement, ni pour le déchargement de leur véhicule.

En retenant un nombre moyen de 100 passages journaliers dans chaque sens, pendant 150 jours, ce sont 30.000 véhicules qui pourront emprunter le tunnel dès cet hiver.

Mais l'exemple de ce qui peut être fait au lieu et place d'un percement du tunnel routier nous a été donné par la Suisse elle-même, par l'activité du tunnel ferroviaire du Saint-Gothard, par où plus de 800 voitures sont acheminées toutes les vingt-quatre heures.

De cette expérience tout à fait probante, les promoteurs du tunnel sous le mont Blanc se garderont bien de parler. Les représentants de la ville et du canton de Genève qui nous demandent de percer « à tout prix » un tunnel routier entre la France et l'Italie, ignorent-ils que leur propre pays, placé devant un problème exactement semblable, l'a résolu avec bonheur en recourant à la solution ferroviaire ?

Tout cela pourrait être réalisé en France avec une dépense infime, puisque la Société nationale des chemins de fer français, pour arriver à intensifier le trafic automobile entre la France et l'Italie, n'envisagerait pour l'instant qu'une dépense de 5 millions de francs.

Dans l'avenir, d'ailleurs, on pourrait arriver, par l'utilisation des wagons à plateforme à deux étages, à un débit moyen journalier de 400 véhicules, sans compter que dans un plus grand avenir encore des plateformes automotrices pourraient permettre à chaque automobiliste de se déplacer à travers le tunnel routier, les plateformes automotrices pouvant circuler en groupes ou même individuellement, avec départ immédiat en fonction de la demande.

Je ne m'attarderai pas aux objections techniques, bien que je fasse quelques réserves au sujet de la ventilation rendue très difficile et en tout cas fort onéreuse, ce qui risque de compromettre l'équilibre financier de l'opération, qui est déjà très incertain. On nous dit que pour faire fonctionner les appareils destinés à aérer le tunnel, il faudra une fourniture d'électricité représentant la consommation d'une ville de plus de 100.000 habitants!

M. Virgile Barel. Si toutefois, on parvient à l'aérer, ce qui n'est pas facile.

M. Jean Médecin. N'étant pas compétent, je fais confiance aux techniciens sur ce point.

J'en viens aux considérations financières.

Je n'insisterai pas sur les appréciations du Conseil économique, et je vais raisonner par comparaison.

Le prix de revient a été évalué par le commissariat au plan entre 14 et 24 milliards de francs. Cette estimation paraît nettement insuffisante si l'on juge par comparaison avec des travaux de même nature exécutés récemment.

On a cité l'exemple du tunnel de la Croix-Rousse à Lyon. Je veux bien qu'il s'agisse là d'un tunnel à section beaucoup plus grande. Cependant, cet ouvrage a été exécuté dans des conditions particulièrement favorables, les accès étant faciles, les voies d'eau n'étant pas à craindre, et les trois cheminées d'aération ayant permis d'éviter tous les aménagements qui seront nécessaires pour le tunnel du mont Blanc.

Un exemple peut-être plus caractéristique est celui qui est fourni par le canal hydraulique qui a été percé entre l'Isère et l'Arc par Electricité de France et qui revient à 1 milliard de francs le kilomètre. Pourtant, il s'agit là d'un tunnel d'une section très inférieure à celle qui est envisagée pour le tunnel du mont Blanc; en outre, il ne comporte aucune sujétion d'aménagement de chaussée et de trottoir, de garage, d'éclairage, d'entretien et, surtout, de ventilation.

Ces deux exemples montrent que les évaluations qui ont été faites quant au prix de revient du tunnel sous le mont Blanc ne correspondent pas à la réalité et que d'importants dépassements sont à prévoir.

Enfin, je veux aborder deux points sur lesquels on n'a pas suffisamment insisté.

Selon le journal *La Suisse* publié à Genève, dans son numéro du 18 mai 1953, l'accord signé entre les trois pays intéressés prévoit l'obligation pour les sociétés concessionnaires de travaux d'acheter leur matériel à Genève « pour une valeur de 300 millions de francs français, à savoir pour la moitié des subventions genevoises ».

Il est bien évident que les industriels français spécialisés dans la fabrication de ces matériels ne seraient pas satisfaits si de tels accords étaient réalisés.

Une autre considération qui n'est pas sans intérêt également doit retenir notre attention: l'emploi de la main-d'œuvre italienne. L'Italie récupérera le montant de ses débours par les économies qu'elle réalisera très vraisemblablement sur ses fonds de chômage puisque trois mille ouvriers italiens seraient appelés à participer à ces travaux.

Le journal italien *Il Tempo*, sous le titre « Trois mille ouvriers italiens perceront le mont Blanc », précise que « même sur les chantiers ouverts sur le versant français, les ouvriers seront tous italiens ».

Les frais d'exploitation et d'amortissement seront très élevés, environ 1.400 millions de francs par an. Il faudra donc prévoir des droits de péage fort importants. Est-ce que la société d'exploitation ne sera pas tentée, pour augmenter la fréquentation du tunnel, de réduire les droits de péage et ne risque-t-elle pas, par conséquent, de compromettre l'équilibre financier de l'exploitation ?

Ce serait, en effet, un risque nouveau pour notre pays car, en fait, l'apport des capitaux privés, limité à 2 milliards de francs pour une dépense que le Conseil économique, après le commissariat au plan, situe entre 7 et 12 milliards pour la part française du tunnel, bénéficie de la garantie du Trésor.

L'Etat italien ne garantit pas les emprunts italiens appelés à financer la part italienne du tunnel. Le crédit privé italien qui compte s'investir dans ces travaux trouvera, nous en som-

mes persuadés, d'importantes compensations dans les investissements hôteliers et touristiques du val d'Aoste.

De plus, l'aménagement des routes conduisant au tunnel du Mont-Blanc, dont la position est très excentrique par rapport à l'ensemble de notre réseau routier national, coûtera quelques dizaines de milliards de francs supplémentaires à la charge exclusive du Trésor français.

On nous a, en effet, toujours parlé du prix de revient du percement du tunnel sous le mont Blanc, mais on ne nous a jamais parlé de tout le réseau routier qui devra être aménagé ou construit pour accéder à l'entrée du tunnel.

D'après les estimations faites par des spécialistes hautement qualifiés, il ressort qu'aux 24 milliards de francs nécessaires pour le percement du tunnel doivent s'ajouter 20 milliards de francs au moins pour l'aménagement de tout le réseau routier qui devra être organisé en éventail au débouché du tunnel et sera évidemment à la charge de notre pays.

M. Félix Kir. Erreur!

M. Jean Médecin. La rentabilité de l'opération a été calculée premièrement sur un prix du tunnel sous-évalué qui ne tient aucun compte des travaux d'aménagement des routes d'accès; deuxièmement sur des dépenses d'exploitation minorées, notamment celles de la ventilation qui est prévue suivant le système semi-transversal mais qui, une fois le tunnel percé, devra être établie suivant le système transversal; enfin, sur une évaluation surestimée des recettes d'exploitation: il a été avancé le chiffre de 1.300.000 voyageurs, soit 55 p. 100 des échanges franco-italiens qui sont opérés par la route, la mer ou l'avion, ce qui est évidemment exagéré.

Si l'opération devait être rentable, on ne solliciterait pas la garantie de l'Etat pour un emprunt qui ne couvrira d'ailleurs que 20 à 25 p. 100 des dépenses engagées par la France dans la seule percée du tunnel.

La Vie française du 20 mars 1953 qualifiait le projet de percement du mont Blanc de « gigantesque abus de confiance ». Le rédacteur va même plus loin lorsqu'il ajoute: « Nous sommes en présence d'un double abus de confiance, d'une part quant au montant véritable des travaux du mont Blanc; d'autre part, quant à la véritable ampleur des investissements nécessaires pour le bon accès du tunnel. Cette volonté de camouflage démontre, mieux que tout argument, le caractère somptuaire des dépenses réclamées au contribuable français ».

Si les animateurs du tunnel du mont Blanc étaient si sûrs du succès de leur entreprise, ils ne rechercheraient pas la garantie du Trésor français. En effet, du côté français cette garantie est sollicitée et obtenue; du côté italien, les crédits privés qui comptent s'investir dans ces travaux s'exposent seuls aux risques de l'entreprise, sans aucun soutien de l'Etat italien.

Les animateurs du projet ont plus ou moins confiance dans les résultats de l'opération, selon qu'ils se trouvent d'un côté ou de l'autre de la barrière alpine.

Il est incontestable, dès lors, que la Suisse et l'Italie seront les grandes bénéficiaires de l'opération, au détriment de leur voisine qui enregistrera une perte de substance considérable du fait du détournement des grands courants touristiques du Nord vers le Sud.

Il faut d'ailleurs rendre hommage à la perspicacité des dirigeants des pays voisins qui ont, de tous temps, compris quel intérêt présente pour l'économie nationale le développement d'une politique rationnelle du tourisme.

L'Italie, qui est par vocation un pays de tourisme, par son climat, sa position géographique, ses trésors d'art, son histoire, ses traditions, a toujours compris l'intérêt qui s'attachait pour elle non seulement à parfaire une organisation intérieure de son tourisme, mais également à entreprendre une vaste propagande à travers le monde.

Elle passe maintenant au deuxième stade. Elle prévoit la réalisation de l'équipement qui, dans le cadre matériel, doit faciliter l'accès du pays.

A une époque où le fascisme italien était engagé dans une politique de prestige et où Mussolini déclarait que son pays ne devait plus être considéré, comme il le fut trop longtemps, comme uniquement destiné à recevoir les voyages de noces, notre voisine s'était aperçue de l'effondrement de sa balance des comptes. Elle revint à cette politique traditionnelle du tourisme, pour son plus grand profit. L'équilibre de la balance des comptes fut rapidement rétabli à 60 p. 100 à partir du moment où elle entreprit cette organisation remarquable qui demeure un exemple pour tous les pays qui veulent exploiter ce fonds national, mieux notamment que nous ne le faisons nous-mêmes.

C'est cette préoccupation qui dirige l'action actuelle de nos amis italiens pour drainer à leur profit la clientèle touristique qui, du Nord au Sud, répond à l'appel de la lumière. Nous mettrons désormais à leur disposition non pas simplement l'étroit espace où sont concentrés les 1.500.000 Français susceptibles de passer en Italie, mais tout cet immense territoire que constituent le Nord de la France, l'Angleterre, le Benelux, les Etats nordiques, l'Allemagne même, dont les touristes captés par le réseau routier qui les dirigera sur le tunnel du mont Blanc, seront drainés vers l'Italie, ce qui risque de diminuer dans de très fortes proportions le mouvement touristique routier qui est actuellement obligé de traverser notre pays.

Lorsqu'un touriste anglais débarque en France, s'il rejoint l'Italie par les itinéraires qui sont à l'heure actuelle à sa disposition, il passera au moins trois jours en pays français, mais lorsqu'il aura à sa disposition un itinéraire plus rapide pour rejoindre l'Italie en passant par le tunnel du mont Blanc, il ne séjournera en France qu'un seul jour et nous savons tous que la valeur d'un touriste est fonction de la durée de son séjour.

M. le rapporteur. Le touriste dont vous parlez pourra aussi bien prendre l'avion Londres-Rome, s'il le désire.

M. Jean Médecin. Je ne parle que des touristes routiers, mon cher collègue, et non pas de ceux qui voyagent par avion.

D'ailleurs, votre raisonnement pourrait se retourner contre vous. Les touristes pourraient, pour se rendre en Italie, se passer de votre tunnel, prendre l'avion et survoler les Alpes, qui offrent un très beau spectacle les jours de beau temps.

L'aménagement routier qui se réalisera sur notre territoire sera évidemment l'occasion pour l'Italie de ne rien perdre d'une clientèle qui se concentrera dans la partie Nord de la France, et l'on peut dire que le tunnel du mont Blanc fera office d'un aspirateur absorbant l'importante clientèle que représentent les populations du Nord de l'Europe occidentale, clientèle la plus intéressante, car deux sortes de clientèles constituent le volume de touristes dont nous bénéficions: ceux qui viennent d'outre-mer, d'outre-Atlantique et qui, venant en Europe, veulent visiter toute l'Europe. Ils verront l'Italie comme la France, bien sûr, et d'autres pays encore.

L'autre clientèle, la plus intéressante, n'est pas celle des touristes qui, au cours de leur existence, se déplacent une fois pour voir l'Europe, c'est celle qui, périodiquement, d'une façon constante, habituelle, vient sur les bords de la Méditerranée; il s'agit des touristes qui viennent du Benelux, de l'Angleterre, des Etats nordiques. C'est une clientèle qui à l'heure présente séjourne plus longtemps en France, qui, par conséquent, peut en cours de route être séduite par des paysages français et par la douceur de notre pays alors même qu'au départ elle était disposée à rejoindre l'Italie.

C'est du bénéfice de ce choix que nous allons être privés, au profit de notre voisine et concurrente.

On nous dit bien que les touristes qui dans un sens emprunteront le tunnel du mont Blanc passeront au retour par le Sud-Est de la France. Rien n'est moins certain en un temps où la vitesse est un des principaux objectifs du touriste routier et où le souci d'économie l'engage à réduire au minimum la durée de ses déplacements.

Or, ce nouvel itinéraire réduira des deux tiers la durée du voyage en France. Un voyageur venu d'Angleterre et se rendant en Italie par un des itinéraires actuellement à sa disposition séjournera au moins trois jours sur notre territoire; désormais, son séjour sera au maximum d'un jour.

C'est ce qui fait dire à un rédacteur de la revue *Technica*, dans son numéro de mai 1952, sous le titre général « L'axe Rhin-Rome », remarquable suite d'études de géographie économique, que « l'idée européenne mérite d'être défendue et ne doit pas nous inciter à pousser cette défense au point de nous faire absorber cordialement par nos voisins. »

On ne peut mieux résumer ma pensée. En conclusion, on voit très bien que « l'histoire centenaire du projet de tunnel sous le mont Blanc témoigne de la constance des préoccupations locales, principalement genevoises, visant à réaliser une grande voie de pénétration économique par Genève, mais aux frais de la France ».

C'est ainsi que s'exprime en conclusion l'étude qui a été dressée par le conseil général de la Savoie.

Ces visées ont trouvé en Italie un accueil favorable. Le val d'Aoste bénéficierait d'un essor touristique incomparable, favorisé par la percée des deux tunnels routiers du mont Blanc et du Grand-Saint-Bernard. Le principe des vases communicants jouerait en faveur du pays de vie moins chère et de nouvel attrait. Dans l'immédiat, de grands chantiers internationaux recevraient une abondante main-d'œuvre italienne. Les relations entre le marché de Genève et Milan, Turin et Gênes seraient favorisées.

Mais pour la France, les accords de mai 1953 masquent la réalité des faits, qu'une propagande habile a profondément troublée.

Les travaux sur les routes d'accès du mont Blanc seront intégralement à la charge de la France. Le coût des travaux de construction est sous-évalué afin d'en obtenir l'exécution, les aléas sont négligés, les difficultés d'aération du tunnel minimisées, les dépenses d'exploitation sous-estimées.

Ni l'Etat suisse, ni l'Etat italien n'ont jamais songé à ne pas percer le tunnel du Grand-Saint-Bernard qui, sauf l'apport du trafic automobile de Genève, recevra tout le courant de circulation venant de la Suisse, de l'Allemagne et du Benelux.

L'Etat suisse ne subventionne pas les travaux. Seuls l'Etat et la ville de Genève versent une petite subvention de 3 millions de francs suisses, en quatre tranches libérées au fur et à mesure de l'avancement des travaux, la moitié en valeurs, la moitié en fourniture de matériels.

Quant au Trésor français, il garantit l'emprunt privé investi dans le financement du tunnel.

Un grand journal régional d'information, le journal *Nice-Matin*, disait, en parlant de cette opération, que « une fois de plus la France aurait travaillé pour le roi de Prusse que nous n'en serions pas autrement surpris ». Je crains que cette prédiction ne se révèle exacte.

Certes, il est nécessaire d'établir des liaisons plus nombreuses d'Etat à Etat: c'est là une excellente formule de rapprochement des peuples, de progrès et de perfectionnement humains, mais une hiérarchie doit être observée dans les urgences; or, dans le temps présent, il serait préférable que les ressources françaises fussent affectées à des dépenses d'intérêt national certain.

Assurément, l'entreprise projetée va servir et consolider l'amitié franco-italienne, mais à nos dépens surtout. Une fois de plus, la France généreuse donne, mais ne reçoit rien. *(Applaudissements sur quelques bancs à gauche.)*

— 8 —

EXCUSE ET CONGE

M. le président. M. Paquet s'excuse de ne pouvoir assister à la suite de la séance et demande un congé.

Le bureau est d'avis d'accorder ce congé.

Conformément à l'article 42 du règlement, je soumets cet avis à l'Assemblée.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le congé est accordé.

— 9 —

CONSTRUCTION D'UN TUNNEL ROUTIER SOUS LE MONT BLANC

Reprise de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons l'examen du projet de loi relatif à la construction d'un tunnel sous le mont Blanc.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Corniglion-Molinier.

M. Edward Corniglion-Molinier. Mes chers collègues, je m'excuse de venir vous entretenir de la position cornélienne dans laquelle je me trouve.

J'ai appartenu pendant la plus grande partie de ma vie à une arme qui préfère passer par-dessus les montagnes que par-dessous. *(Sourires.)* Comme député des Alpes-Maritimes, je dois partager la crainte qui anime mes collègues, depuis mon vieil ami et colistier, M. Médecin, jusqu'à mon aimable ennemi politique, M. Virgile Barel, député communiste, en passant par mon ami M. Hugues.

Mais, comme ancien ministre des travaux publics et des transports, je me sens lié par les engagements pris par trois présidents du conseil français et par mes prédécesseurs au ministère des travaux publics et des transports envers nos amis du Gouvernement italien.

Je vous signale à ce sujet que M. Mendès-France avait même obtenu du Gouvernement italien une déclaration publique dans laquelle ce dernier s'engageait, pour faciliter la ratification par le Parlement français, à ne pas conclure des accords directs avec la Suisse en vue de percer un tunnel sous le Grand-Saint-Bernard.

M. Martino, ministre des affaires étrangères d'Italie, avait toutefois émis une réserve et spécifié que le Gouvernement italien pourrait prendre en considération la construction du tunnel sous le Grand-Saint-Bernard, au cas où celui du mont Blanc ne serait pas creusé.

Dans son rapport si bien documenté, mon collègue et ami M. Anthonioz m'a apporté quelques consolations. Dans l'étude à laquelle je me suis livré quand j'étais à la tête de cette administration qui fait honneur à notre pays, je m'étais aperçu, en examinant la progression de l'aménagement du réseau routier international entre la mer du Nord, l'Europe centrale et l'Italie, qu'on pouvait craindre de voir se créer un grand courant international contournant exactement les frontières françaises.

Si, renonçant au tunnel sous le mont Blanc, on favorise la construction, entre la Suisse et l'Italie, du tunnel du Grand-Saint-Bernard, on accentuera encore l'isolement possible de notre pays.

On peut craindre que, dans quelque dix ou vingt ans, nos successeurs nous le reprochent amèrement. Pour éviter ce reproche, l'ancien ministre des travaux publics et des transports l'emportera sur le député.

J'aurai ainsi la tranquillité de ne pas être reçu dans l'au-delà d'une façon désagréable par Gambetta et Sadi Carnot et de ne pas me désolidariser de mon vivant avec des collègues aussi remarquables à des titres divers que MM. Robert Schuman, Queuille, Pleven, Bidault, Pineau, Pinay, Morice, Mendès-France, Edgar Faure, Pinton et quelques autres encore.

Sachant, d'après le vote des différentes commissions et les votes qui viennent d'avoir lieu, que le projet sera voté par notre Assemblée, j'aurais pu, en bonne tactique électorale, voter contre sans rien changer au résultat, mais j'ai déjà assez de mal à vivre avec moi-même sans y ajouter des ennuis supplémentaires.

Vraiment je n'y tiens pas, et le vieux général gaffeur et peu diplomate, comme la grosse majorité des généraux, d'ailleurs *(Sourires)*, prendra le dessus sur le député fin politique. *(Applaudissements sur de nombreux bancs.)*

M. le président. La parole est à M. Pinay.

M. Antoine Pinay. Mes chers collègues, je veux simplement émettre très brièvement l'opinion du représentant d'un département qui n'est absolument pas intéressé par le percement du tunnel du mont Blanc.

Cependant, j'ai été ministre des travaux publics pendant près de deux ans et mêlé aux négociations qui ont abouti à la décision prise par plusieurs gouvernements de réaliser cette œuvre. Je tiens à dire qu'il ne s'agit pas de savoir si ce travail est prioritaire ou s'il ne l'est pas; il ne s'agit pas de savoir si nous obligerons les touristes à passer par la Côte d'Azur ou par Genève.

Que nous fassions le tunnel du mont Blanc ou que nous ne le fassions pas, le tunnel du Grand-Saint-Bernard se fera, et s'il se fait, disons-nous bien que si nous refusons la construction du tunnel du mont Blanc, nous détournons par l'Allemagne et par la Suisse tous les touristes du Nord de l'Europe qui veulent se rendre en Italie et que nous privons ainsi la France des touristes qui habituellement passent par son territoire.

La société qui doit procéder à la construction du tunnel du Grand-Saint-Bernard est déjà constituée. Les plans et les projets sont prêts.

Le Gouvernement italien nous a fait savoir à différentes reprises que nous ne pouvions pas indéfiniment le tenir en haleine par des promesses dilatoires. Si nous voulons garder le mouvement touristique qui se fait par le Nord de la France, il faut que nous nous décidions à réaliser cette œuvre. *(Applaudissements sur de nombreux bancs.)*

M. le président. La parole est à M. Fontanet.

M. Joseph Fontanet. Mesdames, messieurs, après les interventions très complètes de M. Delachenal et de M. Médecin, je limiterai mon exposé à un seul aspect du problème dont nous sommes saisis.

Dans l'avis qu'il a présenté au nom de la commission des finances, M. François-Benard soulève une question fondamentale au sujet du projet, mais c'est pour constater que cette question fondamentale demeure sans réponse, alors que nous ne saurions l'ignorer à l'heure de prendre notre décision.

« Votre rapporteur — rappelle M. François-Benard — a regretté que le ministre des finances ait seulement chiffré les travaux indispensables au tronçon Genève-Chamonix et au raccordement du tunnel à la route nationale terminale, omettant d'indiquer les sommes qui seraient nécessaires pour apporter des améliorations que M. Anthonioz avait jugées indispensables pour rendre les itinéraires dont il a donné l'énumération susceptibles d'assurer le supplément de trafic que l'on est en droit d'attendre de la percée du tunnel sous le mont Blanc, travaux d'autant plus indispensables qu'ils permettront à ce tunnel de remplir le rôle touristique et économique qui lui est assigné. »

Si cette question de l'aménagement des voies d'accès au tunnel est fondamentale, c'est parce que, selon que la France fera ou ne fera pas les travaux nécessaires à l'aménagement de ces voies d'accès, le tunnel du mont Blanc, en raison de sa position excentrique par rapport à l'ensemble du réseau français, fonctionnera au bénéfice de la France ou au contraire au bénéfice exclusif de Genève et de l'Italie.

M. Félix Kir. Mais non !

M. Joseph Fontanet. Il suffit pour le comprendre d'examiner les principales composantes du trafic, surtout touristique, qui empruntera le tunnel dans le sens France-Italie et dans le sens Italie-France.

Dans le sens France-Italie, la France doit s'efforcer d'obtenir que le trafic touristique créé par l'ouverture du tunnel inté-

resse le plus possible le territoire français. La politique de nos partenaires genevois — et nous ne saurions leur en vouloir — préoccupés qu'ils sont de tirer le maximum d'avantages de la situation géographique de leur ville, tendra au contraire à obtenir la priorité pour des itinéraires dont la section française sera plus courte, mais qui passeront par Genève, même s'il s'agit pour nous d'itinéraires artificiels, coûteux à aménager et à entretenir en bon état de circulation.

Nous devons donc sur ce point ne pas perdre de vue les véritables intérêts de notre pays.

M. Félix Kir. Citez les itinéraires, mon cher collègue. Il y en a six!

M. le président. N'interrompez pas, monsieur le chanoine. M. Fontanet ne vous a pas interrompu.

M. Joseph Fontanet. Je vais vous donner satisfaction, monsieur le chanoine.

S'il est normal que le trafic Nord-Sud, en provenance de l'Allemagne et du Benelux, par l'Alsace et la vallée du Doubs — et même par Dijon — passe par le Jura et Genève, il serait absolument illogique, du point de vue français, que nous favorisions nous-mêmes à grands frais le transit par Genève des touristes du Nord-Ouest, c'est-à-dire de l'Angleterre, du Benelux et des ports du Nord-Ouest de la France, *via* Paris, alors que des itinéraires plus méridionaux peuvent avantageusement emprunter les voies françaises de grande circulation existantes et seront par surcroît plus commodes pour les usagers, en leur évitant une bonne part des dénivellations imposées par le profil des routes passant par Genève et en les dispensant de formalités douanières.

Des observations du même ordre peuvent être faites à propos de l'itinéraire Lyon-Chamonix, qui drainera le trafic Ouest-Est de l'Océan à l'Italie et assurera sur ce parcours une liaison particulièrement importante entre les grandes régions industrielles de Lyon et Saint-Etienne, d'une part, et Milan, d'autre part.

Si les courants de circulation que je viens d'énumérer avant le dernier sont destinés à avoir surtout un caractère touristique, il semble que le trafic Saint-Etienne—Lyon—Milan doive revêtir une importance économique indéniable, surtout dans les perspectives ouvertes par la réalisation du marché commun européen.

Une brochure de l'Union routière de France, favorable au projet de tunnel sous le mont Blanc, reconnaît même que le trafic effectif entre ces centres sera à coup sûr supérieur à celui de la liaison « symbolique » Paris-Rome.

Il sera donc nécessaire d'aménager un itinéraire rapide entre Lyon et Chamonix, comme l'a reconnu le rapporteur de la commission des moyens de communication, M. Anthonioz, que je tiens, malgré notre désaccord sur le fond, à remercier de la grande objectivité dont il a fait preuve au cours de tous nos débats.

Cela exigera la création d'une route en tunnel sous la montagne de l'Epine, dernier chaînon méridional du Jura, qui borde la province de Savoie vers l'Ouest.

En réalisant cette amélioration considérable des liaisons entre la région lyonnaise et les Alpes, nous ferons d'ailleurs coup double ou même triple. Ce nouvel itinéraire serait, en effet, celui qui répondrait le mieux aux besoins du trafic Est-Ouest vers le tunnel du mont Blanc, si le projet est adopté.

Contrairement aux autres itinéraires plus septentrionaux, il offrirait, en effet, aux véhicules, à partir de Chambéry et en territoire français, deux routes, l'une par Annecy, l'autre par Albertville, évitant les inconvénients d'une circulation trop dense sur une voie unique.

D'autre part, il améliorerait également considérablement les accès vers le Fréjus, dont le rôle doit continuer à être très important.

La préférence que la majorité de l'Assemblée vient de marquer pour la percée du mont Blanc ne peut, en effet, aller contre les données géographiques et climatologiques qui ont fait de tous temps de la vallée de la Maurienne la grande voie naturelle de pénétration de la France vers l'Italie.

Le passage du Fréjus continuera donc certainement à jouer un rôle important, même si le projet de tunnel sous le mont Blanc est adopté, d'autant que, ne l'oublions pas, le tunnel du mont Blanc ne pourra, dans les meilleures hypothèses, pour des raisons de ventilation, assurer un passage supérieur à trois cents voitures par heure, chiffre certainement insuffisant en période et en heure de pointe.

La création d'un passage routier sous la montagne de l'Epine, améliorant également et l'accès au mont Blanc et l'accès au Fréjus, revêt donc, dans cette perspective, un intérêt tout spécial, d'autant qu'elle répondrait aussi aux besoins toujours accrus de la circulation locale entre Lyon et les Alpes.

Ce projet doit donc être inscrit au plus vite dans le programme du fonds routier et avoir la priorité sur tout autre projet d'aménagement des relations entre Lyon et Chamonix.

M. Pierre Cot. Très bien!

M. Joseph Fontanet. Abordons maintenant l'autre problème, celui des relations dans le sens Italie-France.

Ici se pose aussi une question capitale. Le versant occidental des Alpes, plus humide et plus verdoyant que le versant oriental, exerce un attrait incontestable sur les touristes italiens. Il est donc d'un intérêt essentiel pour la France que ces touristes en provenance d'Italie trouvent, à leur entrée sur notre territoire, un carrefour de routes en éventail leur permettant d'accéder facilement aux diverses régions touristiques françaises avoisinantes.

C'est d'autant plus nécessaire que, incontestablement, dans l'autre sens, la percée du tunnel sous le mont Blanc favorisera l'évasion d'une partie de notre clientèle touristique vers l'Italie.

A cet égard, l'itinéraire Chamonix, Megève, Albertville, Montmélian, Grenoble revêt une importance évidente en offrant une voie directe vers les Alpes de Savoie et du Sud aussi bien que vers les régions de la Côte d'Azur.

Si ces itinéraires n'étaient pas améliorés en même temps que les liaisons prévues entre le tunnel et Genève, la Suisse serait, à cet égard aussi, la grande bénéficiaire de la nouvelle percée alpine, en attirant par priorité la clientèle touristique italienne.

Mes chers collègues, j'ai voulu, après notre collègue M. Delachenal, et sans rouvrir le débat clos par le rejet de notre motion préjudicielle, attirer une nouvelle fois votre attention sur l'importance capitale du problème des voies d'accès au tunnel. Les partisans du projet, avec l'idée bien compréhensible de minimiser à vos yeux la note à payer, n'ont peut-être pas suffisamment insisté sur ce point, et je ne saurais leur en faire grief. Néanmoins, nous ne pouvons pas l'ignorer en prenant notre décision.

Si vous estimez devoir approuver le projet, ce vote impliquera dans votre esprit la volonté de financer non seulement les frais du percement du tunnel proprement dit, mais encore l'ensemble des travaux d'aménagement des voies d'accès. Si, au contraire, vous n'êtes pas décidés à consentir à ce supplément de dépenses, vous devez alors rejeter le projet. Sinon, vous engageriez des fonds malgré tout déjà considérables sans cependant permettre à la France d'en retirer pour elle-même de véritables bénéfices.

J'espère, monsieur le ministre, que vous pourrez, sur ce point, nous donner l'assurance que le Gouvernement, qui invite l'Assemblée à voter le projet est, pour sa part, décidé en cas de vote favorable, à consacrer à l'aménagement des voies d'accès les crédits nécessaires à la meilleure sauvegarde possible des intérêts français en toutes circonstances. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Morice.

M. André Morice. Monsieur le président, mes chers collègues, je n'aurai que quelques mots à dire dans un débat qui s'achemine vers son terme.

Nous avons entendu un certain nombre de collègues qui représentent les départements directement intéressés par le projet du tunnel sous le mont Blanc.

J'ai entendu avec satisfaction un certain nombre d'anciens ministres des travaux publics, qui ne sont pas tenus par les mêmes considérations régionales, apporter leur point de vue sur un pareil projet et je crois de mon devoir de faire de même.

Je voudrais que les collègues qui hésitent encore considèrent avec quel soin ce projet a été étudié. Quels que soient les ministres des travaux publics qui aient eu à en connaître, qu'il s'agisse de M. Pineau, de M. Pinay, de M. Corniglion-Molinier, de moi-même — je les cite dans l'ordre chronologique — ou de notre collègue actuellement secrétaire d'Etat aux travaux publics, M. Pinton, les avis sont les mêmes.

Ces avis se sont appuyés sur des études sérieuses faites par le conseil supérieur des ponts et chaussées, qui n'avait pas de préférence et qui a simplement examiné les différents projets en présence pour déterminer celui qui, sur le plan national, correspondait à notre intérêt.

Au surplus, après cet examen technique effectué par les ministères compétents, cinq commissions de cette Assemblée — commission des moyens de communication et du tourisme, commission de la production industrielle, commission de la défense nationale, commission des affaires étrangères et commission des finances — se sont prononcées dans le même sens.

Nous devons tous tenir compte de ces avis émis à la suite d'une étude qui a duré plusieurs années.

Je sais bien que certaines observations ont été présentées, certaines craintes formulées et je comprends très bien que nos collègues qui représentent des régions pour lesquelles le tourisme constitue un élément essentiel d'activité se demandent

de quoi demain sera fait, quelles transformations apportera à leur région un projet comme celui du tunnel sous le mont Blanc.

Nous sommes à une époque où ne ne pouvons plus avoir ces craintes, à une époque où, si paradoxal que cela puisse paraître, l'organe crée la fonction. Le fait que nous créerons une possibilité de liaison plus rapide entre la France et l'Italie constituera, au contraire, un appel à des déplacements nouveaux et les régions qui peuvent craindre aujourd'hui d'être frustrées par le percement d'un pareil tunnel y trouveront, j'en suis convaincu, des avantages intéressants dans un proche avenir.

D'autre part, le problème ne se pose plus sur ce plan, comme l'ont dit M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics et M. le ministre des affaires étrangères. Notre choix est extrêmement simple. Il ne joue pas entre tel ou tel projet français, mais entre le tunnel sous le mont Blanc et le tunnel sous le Grand-Saint-Bernard.

On a indiqué que dans plusieurs cantons suisses et en Italie certains éléments sont très favorables à ce dernier projet. Nous devons en tenir compte.

On a dit que le projet du tunnel sous le Saint-Bernard verra peut-être le jour lui aussi. C'est vraisemblable. Qui peut prédire de quoi demain sera fait ? Mais, dans le domaine des faits, une priorité pratique jouera en faveur du premier tunnel construit, qui interdira la construction de l'autre pour un bon nombre d'années, vraisemblablement.

Toutes ces raisons me poussent à joindre ma voix à celles de mes collègues en faveur de ce projet, d'autant plus que nous avons pris un certain nombre d'engagements. Toute une série de ministres, dans les gouvernements les plus divers, ont engagé des négociations très poussées avec l'Italie. L'heure est venue de tenir ces engagements.

Compte tenu de l'ensemble de ces considérations, je me permets à nouveau d'insister auprès de nos collègues pour que le projet gouvernemental soit voté. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des affaires étrangères.

M. Christian Pineau, *ministre des affaires étrangères.* Mes chers collègues, je ne sais pas si c'est à titre de ministre des affaires étrangères ou à titre de membre du syndicat des anciens ministres des travaux publics, qui s'est ici spontanément constitué (*Sourires*) que je dois prendre la parole. Mais, dans les deux cas, j'exprimerai le même avis.

Un certain nombre de nos collègues ont fait valoir des objections aux articles du projet qui vous est aujourd'hui soumis. Ces objections sont de trois ordres: d'ordre régional, d'ordre financier et d'ordre économique.

Sur le plan régional, je ne prendrai certainement pas partie, à titre personnel, entre la Savoie, la Haute-Savoie ou telle ou telle région du Sud-Est de la France. Je ne crois pas que nous ayons le droit, en tant que parlementaires, de juger un problème aussi général en fonction d'intérêts parfaitement légitimes, mais néanmoins limités et je remercie particulièrement M. Corniglion-Molinier d'avoir eu le courage, en tant qu'ancien ministre des travaux publics, de choisir délibérément ce qu'en conscience il estimait le plus propre à servir l'intérêt national.

Au demeurant, je ne suis pas certain que la position régionale d'un certain nombre de nos collègues soit aussi justifiée qu'ils le croient. Je ne reviendrai pas sur ce qui a été dit au sujet du percement inévitable du tunnel sous le Grand Saint-Bernard au cas où le tunnel sous le mont Blanc ne serait pas créé, mais je crois que l'appel de touristes venant du Nord de l'Europe et aussi d'un certain nombre de régions de France vers la région lyonnaise et vers la région des Savoies augmentera l'ensemble de la circulation et que, finalement, comme le prouvent toutes les leçons de l'histoire, l'augmentation des voies de circulation entraîne l'augmentation du transport, l'augmentation des moyens de tourisme entraîne l'augmentation du tourisme.

Si donc, en valeur absolue, un département comme la Haute-Savoie augmentera peut-être plus que d'autres ses capacités touristiques, il n'est nullement certain que des départements comme la Savoie ou les Alpes-Maritimes, puisque des parlementaires de ces deux départements ont parlé aujourd'hui, voient leur tourisme si peu que ce soit modifié.

L'argument financier qui a été invoqué concerne l'augmentation possible du coût des travaux par rapport aux évaluations primitives. Il est, en effet, possible que le coût final des travaux soit supérieur, moins peut-être que ne le croit M. Médecin, à celui qui a été primitivement évalué, mais je suis convaincu, pour ma part, que nous pouvons compter — et là, je ne suis pas du tout d'accord avec M. Médecin — sur une augmentation des recettes qui, elles aussi, ont été estimées à une époque où la circulation automobile était plus faible qu'aujourd'hui et beaucoup plus faible qu'elle ne sera au moment où le tunnel sera ouvert. Si nous voulons évaluer les recettes, il faut le faire en fonction de la circulation automobile probable à l'époque de l'ouverture du tunnel à la circulation. M. Anthonioz a donc eu raison de souligner cet aspect particulier de la question.

M. Pierre Abelin. Très bien!

M. le ministre des affaires étrangères. D'autre part, une objection a été faite qui est assez curieuse.

Ce sont souvent les mêmes orateurs qui nous disent: mais vous courez un double risque, le risque que le tunnel sous le mont Blanc ne soit pas rentable et le risque que soit créé le tunnel sous le Grand-Saint-Bernard.

S'il apparaît, ce que je ne crois pas, que le tunnel du mont Blanc n'est pas rentable, cela découragera, évidemment, les promoteurs du tunnel du Saint-Bernard. Je ne crois à la construction du tunnel sous le Saint-Bernard que dans la mesure où il apparaîtra dans quelques années que le tunnel sous le mont Blanc est rentable et qu'il y a place pour deux tunnels.

Si le trafic international est alors tel qu'il y ait place pour deux tunnels, nous serons obligés évidemment de nous incliner, mais cela n'arrivera vraisemblablement pas dans les premières années qui suivront l'ouverture du tunnel sous le mont Blanc.

Enfin, M. Fontanet a invoqué un argument financier qui concerne les voies d'accès. Sur ce point, je pense que le Gouvernement peut lui donner le maximum de satisfaction qu'il est en droit d'espérer. Les travaux qui seront nécessaires sur les itinéraires prévus entre Lyon et Chamonix sont d'ailleurs des travaux qu'il aurait, à mon avis, fallu entreprendre de toute façon pour répondre à l'augmentation du trafic touristique, même si nous n'avions pas prévu le tunnel sous le mont Blanc.

C'est dire que, dans le cas où le tunnel sous le mont Blanc serait construit, ces travaux seraient encore beaucoup plus indispensables. Le ministère des travaux publics m'indique qu'actuellement des études approfondies ont été effectuées sur l'aménagement des itinéraires entre Lyon et Chamonix et que ce problème intéresse, comme l'a d'ailleurs fait remarquer M. Fontanet, la desserte des deux Savoies.

La solution du tunnel sous la montagne de l'Epine est actuellement liée au déclassement éventuel de la ligne de Saint-André-le-Gaz à Chambéry.

C'est vous dire que l'étude de la question est déjà très avancée. Je ne crois donc pas que nous ayons à craindre des surprises sur le plan financier dans les années qui viennent.

Enfin, M. Médecin a évoqué la thèse du Conseil économique selon laquelle il n'était pas opportun de commencer dès maintenant les travaux du tunnel sous le mont Blanc.

En fait, le Conseil économique ne s'est pas prononcé contre le projet de tunnel sous le mont Blanc. Il a fixé un ordre d'urgence et il a estimé qu'il y avait peut-être un certain nombre de travaux plus urgents à exécuter que ce tunnel. Mais c'est là un argument d'ordre économique interne et un orateur a eu parfaitement raison de rappeler que nous ne nous trouvons pas seulement devant un problème économique interne, mais aussi devant un problème international.

Si l'on venait nous dire que nous avons le temps d'attendre, que si nous ne décidons pas le percement du tunnel aujourd'hui même nous le ferons dans un, deux ou trois ans, qu'il est d'autres travaux plus urgents, je répondrais qu'il convient peut-être, en effet, d'engager deux à trois milliards pour des travaux plus urgents que le percement du tunnel sous le mont Blanc. Mais nous n'avons pas le choix entre aujourd'hui ou demain. Si nous renonçons à décider aujourd'hui la construction du tunnel, nous ne le construirons jamais.

Le Conseil économique ne s'est pas penché sur ce point, il n'a pas eu à juger si le Gouvernement devait s'engager dans telle ou telle voie, il n'a pas eu à prévoir les conséquences que pourrait avoir la construction du tunnel sur les relations franco-italiennes ou les inconvénients que pouvait avoir ou ne pas avoir le fait de ratifier ou non le traité qui vous est aujourd'hui soumis. Tout cela n'était pas de la compétence du Conseil économique et son avis ne portait que sur un aspect particulier du problème.

L'objection d'ordre économique ne tient pas devant les considérations politiques que nous sommes obligés de faire valoir dans une assemblée politique comme celle-ci.

Pour toutes ces raisons, le Gouvernement vous demande de ratifier le projet de convention approuvant le percement d'un tunnel sous le mont Blanc. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ? ..

La discussion générale est close.

Je consulte l'Assemblée sur le passage à la discussion des articles.

(L'Assemblée, consultée, décide de passer à la discussion des articles.)

[*Articles 1er à 3.*]

M. le président. « Art. 1er. — Le Président de la République est autorisé à ratifier la convention signée à Paris le 14 mars 1953, entre la République française et la République italienne, relative à la construction et à l'exploitation d'un tunnel sous le mont Blanc, dont le texte est annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1er.

(*L'article 1er, mis aux voix, est adopté.*)

« Art. 2. — Le ministre des affaires économiques et financières est autorisé à souscrire, pour le compte de l'Etat, à concurrence de 210 millions de francs, au capital de la société française pour la construction et l'exploitation du tunnel sous le mont Blanc, société d'économie mixte à constituer au capital de 400 millions de francs.

« Les statuts de la société française pour la construction et l'exploitation du tunnel sous le mont Blanc seront approuvés par décret en conseil d'Etat, pris sur le rapport du ministre des affaires étrangères, du ministre des affaires économiques et financières et du secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

« Ces statuts devront être conformes aux principes posés par le procès-verbal financier en date du 10 mai 1953 annexé à la convention franco-italienne du 14 mars 1953 visée à l'article 1er ci-dessus et, pour le surplus, aux lois et règlements applicables aux sociétés dans lesquelles l'Etat détient une participation en capital. » — (*Adopté.*)

« Art. 3. — Le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme est autorisé à concéder à la société française pour la construction et l'exploitation du tunnel sous le mont Blanc, les travaux de construction et d'exploitation de la partie française du tunnel sous le mont Blanc dans les conditions prévues par le projet d'acte de concession annexé à la présente loi. » — (*Adopté.*)

[*Article 4.*]

M. le président. « Art. 4. — La société française pour la construction et l'exploitation du tunnel sous le mont Blanc bénéficiera d'une subvention de l'Etat d'un montant de 1.790 millions de francs.

« Le montant de cette subvention, ainsi que le montant de l'apport en capital visé à l'article 2 ci-dessus, seront prélevés sur le fonds spécial d'investissement routier, conformément au premier plan quinquennal d'amélioration du réseau routier national métropolitain approuvé par le décret du 22 décembre 1952.

« Le crédit de 210 millions correspondant à l'apport en capital visé à l'alinéa précédent fera l'objet d'un transfert du fonds spécial d'investissement routier au chapitre 54-90 (participation de l'Etat, souscription et libération d'actions) du budget du ministère des affaires économiques et financières (services financiers) par arrêté du ministre des affaires économiques et financières et du secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

« En aucun cas le prélèvement prévu sur le fonds spécial d'investissement routier ne pourra dépasser deux milliards de francs. »

M. Briffod a présenté un amendement n° 1 tendant à compléter cet article par le nouvel alinéa suivant :

« Aucun crédit supplémentaire provenant de fonds publics et notamment du fonds national d'investissement routier ne pourra être apporté à la réalisation du projet sans une décision législative préalable. »

La parole est à M. Briffod.

M. Henri Briffod. L'article 4 du projet qui précise les dispositions financières a été légèrement modifié par la commission des moyens de communication et du tourisme, laquelle a ajouté au texte gouvernemental un dernier alinéa que je me permets de vous rappeler :

« En aucun cas le prélèvement prévu sur le fonds spécial d'investissement routier ne pourra dépasser deux milliards de francs. »

M. le ministre des affaires économiques et financières nous a fait remarquer que si d'aventure l'apport du crédit d'Etat venait à excéder deux milliards de francs, le coût des travaux étant dépassé, le projet, dans sa rédaction comprenant l'alinéa ajouté par la commission des moyens de communication et du tourisme, ne pourrait être accepté par lui aujourd'hui, car il se trouverait alors démuni de dispositions financières.

C'est la raison pour laquelle j'ai cru devoir proposer une modification à cet article 4, par l'amendement que j'ai eu l'honneur de déposer et qui vient d'être lu par M. le président.

J'espère que M. le ministre des affaires économiques et financières donnera son accord à cette nouvelle rédaction. En tout cas, M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme et MM. les rapporteurs m'ont donné le leur.

M. le président. La parole est à M. le ministre des affaires économiques et financières.

M. Paul Ramadier, *ministre des affaires économiques et financières.* Mesdames, messieurs, nous envisageons une hypothèse fâcheuse que M. le ministre des affaires étrangères a tout à l'heure écartée : celle où le rendement des péages serait insuffisant pour assurer le service des annuités de l'emprunt qui serait émis.

C'est évidemment une hypothèse qui ne se produira pas, en tout cas dont nous souhaitons tous qu'elle ne se produise pas, mais le rôle du ministre des finances est de prévoir ce qu'il ne souhaite pas et ce que personne ne souhaite, parce qu'on ne sait pas, en définitive, si la millionième chance qui n'a pas été prévue ne se mettra pas en travers des projets les mieux étudiés.

C'est pourquoi je me trouvais dans la triste alternative : ou bien d'opposer au dernier alinéa de l'article 4 toutes les ressources de la Constitution, des décrets et des lois pour l'écarter, ou bien de demander à nos collègues et aux commissions de vouloir bien accepter une modification.

M. Briffod a déposé un amendement que je suis tout à fait disposé à accepter. Cet amendement renvoie à un texte ultérieur la solution de cette difficulté éventuelle qui n'est désirée par personne.

Je voudrais simplement proposer une légère rectification au texte de son amendement. Il a indiqué : « ...compléter cet article par le nouvel alinéa suivant ».

Je suppose qu'il s'agit de remplacer et non pas de compléter. Sous cette réserve, j'accepte l'amendement de M. Briffod.

M. le président. M. Briffod, acceptez-vous de modifier ainsi le début de votre amendement : « Remplacer le dernier alinéa de l'article 4 par le nouvel alinéa suivant... ».

Monsieur Briffod, acceptez-vous cette modification ?

M. Henri Briffod. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Briffod ainsi rédigé.

(*L'amendement, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 4 avec la modification résultant de l'adoption de l'amendement n° 1 de M. Briffod.

(*L'article 4, ainsi modifié, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article 5.*]

M. le président. « Art. 5. — Le ministre des affaires économiques et financières est autorisé à accorder la garantie de l'Etat aux emprunts à moyen terme et à long terme émis par la société française pour la construction et l'exploitation du tunnel sous le mont Blanc en vue de la construction du tunnel dans la limite de deux milliards de francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 5.

(*L'article 5, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je vais mettre aux voix l'ensemble du projet de loi.

M. Joseph Fontanet. Je demande la parole pour expliquer mon vote.

M. le président. La parole est à M. Fontanet.

M. Joseph Fontanet. Monsieur le président, j'avais l'intention de voter contre ce projet étant donné le rejet de la motion que j'avais présenté avec M. Delachenal.

Néanmoins, étant donné l'importance de la réponse qu'a bien voulu faire M. Pineau aux questions que j'avais posées et qui apaise une partie des inquiétudes que j'avais exprimées, je m'abstiendrai dans le vote sur ce projet de loi.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Monsieur le président, je désire simplement poser une question.

S'agissant de la ratification d'un traité, le scrutin n'est-il pas de droit ? (*Mouvements divers.*)

Pour ma part, je crois qu'il serait préférable de procéder au vote par scrutin, afin d'éviter toute contestation.

M. le président. On me rappelle d'ailleurs que M. Pierre Cot avait demandé le scrutin.

M. Pierre Cot. Monsieur le président, on m'a indiqué depuis que le scrutin n'était pas nécessaire.

M. Pierre Abelin. Donc, le scrutin n'est pas demandé.

M. Pierre Pommier. Nous le demandons.

M. le président. Je mets aux voix par scrutin l'ensemble du projet de loi.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre des votants	576
Majorité absolue	289
Pour l'adoption	544
Contre	32

L'Assemblée nationale a adopté.

L'Assemblée nationale prend acte qu'en application de l'article 20, alinéa 2, de la Constitution, le Conseil de la République dispose, pour son examen en première lecture, d'un délai maximum de deux mois de session à compter du dépôt du texte sur son bureau.

— 10 —

FERMETURE HEBDOMADAIRE DES DEBITS DE BOISSONS

Discussion, sous réserve de débat restreint, d'une proposition de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion, sous réserve qu'il y ait débat restreint, de la proposition de loi de Mme Francine Lefebvre et M. Jean Cayeux relative à la fermeture hebdomadaire des débits de boissons (n°s 871-3162-3525-3806-3823).

M. Alexandre Baurens. Monsieur le président, je demande la parole sur la procédure de débat restreint.

M. le président. L'Assemblée doit d'abord entendre les rapporteurs.

La parole est à M. Prisset, rapporteur de la commission de la famille, de la population et de la santé publique.

M. Georges Prisset, *rapporteur.* Mesdames, messieurs, nous voulons surtout essayer de montrer l'intérêt social de la proposition de loi qui vous est soumise.

Nous ne pensons pas, en effet, qu'il puisse s'agir d'une mesure anti-alcoolique. Il faut, à notre avis, chercher ailleurs que dans les débits de boissons les causes réelles de l'alcoolisme.

Un pourcentage important de ces établissements a déjà fermé ses portes. D'autre part, la consommation de jus de fruit et de boissons non alcoolisées augmente chaque jour.

La lutte contre l'alcoolisme doit surtout être agissante par l'éducation des masses, par l'action au sein des familles et auprès des enfants dans les écoles. Il convient surtout d'entreprendre, en ce domaine, une vaste campagne de moralisation. La pratique des sports préserve d'ailleurs de plus en plus la jeunesse contre l'alcoolisme.

M. Louis Gautier-Chaumet. Très bien !

M. le rapporteur. Beaucoup de cafés et même de restaurants ferment déjà, de leur propre gré, un jour par semaine. Le pourcentage de ces établissements est d'au moins 50 p. 100.

Dans notre rapport nous demandons que le jour de fermeture soit fixé en accord avec la profession et de façon à gêner le moins possible les intéressés. Nous ne serions pas opposés à ce que des mesures d'exception fussent envisagées dans certains cas. Il est évident qu'on ne peut demander aux cafés des villes d'eau, des stations climatiques ou balnéaires de fermer une fois par semaine pendant les quelques mois que dure la saison. On ne peut non plus appliquer cette mesure les jours de foire, de marché ou de fête locale.

La fermeture hebdomadaire présentera également des inconvénients pour les buffets des gares.

Il est à craindre, cependant, que les mesures d'exception qu'il sera certainement nécessaire de prendre ne soient génératrices d'inégalités regrettables entre les membres de la profession.

Nous estimons que les cafés devraient être fermés par roulement, afin que dans chaque agglomération un établissement soit toujours au moins ouvert sans, bien entendu, qu'il y ait là une obligation.

Nous tenons à nouveau à préciser que les hôtels et les restaurants ne sont nullement visés par la proposition de loi et qu'ils pourront toujours servir à leur clientèle des vins, apéritifs ou alcools à l'occasion des repas qui lui seront servis.

Nous ne pensons pas, enfin, qu'il soit opportun d'imposer des mesures susceptibles de porter préjudice à l'industrie hôtelière à une époque où ses possibilités sont déjà très réduites par suite des conditions économiques.

La journée de fermeture des débits de boissons entraînerait, d'ailleurs, pour les intéressés un préjudice financier certain qui devrait, en toute justice, être compensé par une diminution d'impôts. Nous connaissons tous, en effet, la situation tragique de l'hôtellerie.

Pour toutes ces raisons, les préfets devraient disposer de pouvoirs assez étendus quant à l'application de la loi.

Le texte qui vous est proposé présente un intérêt certain sur le plan social. Nous avons reçu l'approbation d'un certain nombre d'établissements qui, désireux de fermer un jour par semaine, ne peuvent le faire tant qu'une mesure d'ordre général n'aura pas été prise. Les employés de ces établissements font souvent un nombre élevé d'heures de travail et souhaiteraient pouvoir bénéficier d'un jour de repos hebdomadaire.

On nous a objecté que cette profession compte un nombre important d'extras qui se trouveraient privés de travail par suite de ce jour de fermeture. D'après les renseignements que nous avons pu obtenir, il ne semble pas que cette argumentation soit fondée, la plupart de ces extras étant occupés régulièrement ailleurs.

Nous tenons cependant à rappeler que l'article 43 du code du travail et de la prévoyance sociale permet aux préfets de décider, sur avis conforme des syndicats ouvriers et patronaux intéressés, la fermeture des entreprises un jour par semaine, éventuellement par roulement. Si cet article était appliqué, il semble qu'il serait facile de résoudre le problème qui nous intéresse.

Il ne l'a pas été jusqu'à ce jour et c'est donc pour essayer d'apporter une solution à un problème social et pour cette raison seule que nous vous présentons cette proposition de loi.

M. le président. La parole est à M. Parrot, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme et de la commission des boissons.

M. Edouard Moisan. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Moisan pour un rappel au règlement.

M. Edouard Moisan. Monsieur le président, l'article 38 *ter*, alinéa 2, de notre règlement dispose : « Avant l'ouverture du débat restreint, l'Assemblée doit se prononcer pour ou contre le débat restreint ».

Je ne sais si j'interprète correctement cette disposition, mais il semble bien que le débat restreint soit ouvert sans que vous ayez consulté l'Assemblée.

M. le président. Monsieur Moisan, le débat restreint n'est pas encore ouvert. Immédiatement après l'audition des rapporteurs, et selon une jurisprudence constante, j'inviterai l'Assemblée à se prononcer pour ou contre le débat restreint.

M. Edouard Moisan. Je vous remercie de cette précision, monsieur le président.

M. le président. Cette procédure est conforme à l'usage, car elle a déjà été appliquée lors de précédents débats restreints.

M. Edouard Moisan. Je n'insiste pas.

M. Alexandre Baurens, *président de la commission des boissons.* Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Baurens pour un rappel au règlement.

M. le président de la commission des boissons. Monsieur le président, je n'interprète pas comme vous venez le le faire l'article 38 *ter* du règlement. Dès l'instant où les rapporteurs développent leurs rapports au nom des diverses commissions, la discussion est à mon avis déjà engagée et, aussi restreint qu'il soit, le débat est ouvert. Je regrette donc que vous ne m'ayez pas autorisé à intervenir, avant les rapporteurs, quand je vous ai demandé la parole pour faire opposition au débat restreint.

M. le président. Je vous ai inscrit, monsieur Baurens !

M. le président de la commission des boissons. Mais je regrette que vous ne m'ayez pas donné immédiatement la parole, car le débat risque d'être ouvert contre la volonté de la majorité de l'Assemblée et je ne pourrai plus alors m'opposer au débat restreint.

Il eût donc été préférable à mon avis d'interpréter le règlement dans le sens que j'indique et d'appeler l'Assemblée à se prononcer sur le débat restreint avant qu'elle entende les rapporteurs.

L'Assemblée, toujours maîtresse de son ordre du jour, avait la faculté de refuser d'entendre les rapporteurs et de reporter le débat à une date ultérieure.

Vous avez donné la parole aux rapporteurs. Nous risquons de subir les effets de ce que je considère comme une erreur. Le rapporteur de la commission de la famille vient de présenter son rapport et vous venez d'inviter M. Parrot à présenter le sien, fait au nom de la commission des moyens de communication et au nom de la commission des boissons, soit ! Mais si, par hasard, le débat devait s'engager plus avant, je vous demande qu'il soit tenu compte de la protestation que je formule maintenant, n'ayant pu le faire au moment que je jugeais opportun, ainsi que de l'avis de la commission des boissons qui s'est opposée au débat restreint.

M. le président. Monsieur Baurens, je n'interprète pas le règlement. Je ne fais, je le répète, que me conformer à l'usage en vigueur pour les débats restreints, et selon lequel l'Assemblée ne se prononce qu'après avoir entendu les rapporteurs.

S'il en était autrement, comment l'Assemblée pourrait-elle juger s'il convient ou non de recourir à la procédure de débat restreint ? L'audition des rapporteurs a précisément pour objet de la mettre au courant de la question et de lui permettre de se prononcer en connaissance de cause.

M. Paul Coste-Floret. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Paul Coste-Floret.

M. Paul Coste-Floret. Monsieur le président, je voudrais qu'à la lumière de la jurisprudence, que vous connaissez certainement beaucoup mieux que moi, vous éclairiez ma lanterne car je suis au regret de ne pas être d'accord sur l'interprétation du règlement que vient de donner mon collègue et ami M. le président Baurens.

Je voudrais savoir ce qu'il advient si l'Assemblée se prononce contre le débat restreint. Il me semble que, dans ce cas, le débat s'engage immédiatement selon la procédure ordinaire, tandis que M. Baurens estime qu'il n'y a plus lieu à débat.

C'est sur ce point là que je vous demanderais, monsieur le président, de bien vouloir éclairer l'Assemblée, afin qu'il n'y ait pas d'équivoque.

M. le président. Après avoir entendu les rapporteurs, l'Assemblée sera informée. Je l'appellerai alors à se prononcer pour ou contre le débat restreint. J'avais inscrit M. Baurens pour prendre la parole à ce moment là.

Si l'Assemblée se prononce contre le débat restreint, l'affaire sera retirée purement et simplement de l'ordre du jour.

Cette procédure est parfaitement conforme aux deuxième et troisième alinéas de l'article 38 *ter* du règlement auxquels je vous prie de vous reporter et qui ne s'opposent en rien à l'usage qui veut que les rapporteurs soient préalablement entendus afin que l'Assemblée se prononce en connaissance de cause sur l'opportunité du débat restreint.

L'incident est donc clos.

Je me permets de faire remarquer que s'il n'avait pas été soulevé, il est probable que l'Assemblée aurait déjà pu se prononcer sur le débat restreint.

Je vous prie de commencer votre exposé, monsieur le rapporteur pour avis.

M. le président de la commission des boissons. Me permettez-vous, monsieur le rapporteur, de répondre en deux mots à mon ami M. Paul Coste-Floret ?

M. Jean-Pierre Parrot, *rapporteur pour avis.* Bien volontiers.

M. le président de la commission des boissons. Dans le cas où la procédure de débat restreint est rejetée, il n'y a plus de débat possible: l'affaire doit faire l'objet d'une nouvelle inscription à l'ordre du jour par la conférence des présidents.

M. le président. C'est exact. Dans ce cas, en effet, l'affaire est retirée de l'ordre du jour et si la conférence des présidents l'y inscrit de nouveau, la discussion a lieu selon la procédure ordinaire.

Mme Francine Lefebvre. Le règlement est à l'usage de tous les membres de cette Assemblée.

M. le président. Monsieur Parrot, vous avez la parole.

M. le rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, en qualité de rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme, je vais me permettre de rappeler l'avis que j'ai rapporté devant cette commission.

Mme Francine Lefebvre et M. Jean Cayeux ont déposé une proposition de loi tendant à limiter la durée d'activité des débits de boissons à six jours par semaine.

Cette proposition a fait l'objet, en premier lieu, d'un rapport de M. Prisset, concluant à l'adoption du texte de la proposition, puis d'un rapport supplémentaire à la suite d'un nouvel examen, dont les conclusions apportent une légère modification au texte initial.

*

Votre commission des moyens de communication et du tourisme s'est saisie pour avis de ce problème en raison de l'intérêt qu'il représente pour l'activité des industries touristiques.

Dans le domaine de l'application, en effet, viser les débits de boissons ce n'est pas seulement viser le commerce du cafetier, et il est nécessaire de rappeler ce que sont les débits de boissons, et comment ils sont répartis parmi les activités commerciales.

Les dernières statistiques du ministère des finances pour 1955 font état de 438.521 débits de boissons, mais ce nombre doit être divisé en deux: d'une part, les débits de boissons seulement autorisés à vendre pour emporter — épiceries, caves, etc. — non visés par la proposition de loi, qui sont au nombre de 142.791; d'autre part, les débits de boissons autorisés à vendre à consommer sur place — cafés, hôtels, restaurants, etc — visés par la proposition de loi, qui sont au nombre de 295.730, et répartis en cinq catégories, qui sont les suivantes:

Ceux qui ne peuvent vendre que les boissons sans alcool;

Ceux qui ne peuvent vendre que les boissons naturelles fermentées en plus des précédentes;

Ceux qui peuvent vendre toutes les boissons permises en France, à l'exception des spiritueux;

Ceux qui ont la licence de toutes les boissons autorisées.

Enfin ceux qui ne peuvent vendre qu'à l'occasion de nourriture.

Il faut ajouter que le nombre de 295.730 débits de boissons ne doit pas faire supposer que cette activité est florissante en général. Ce serait oublier que depuis 1919, plus de 100.000 d'entre eux ont été fermés définitivement par le seul jeu des conditions économiques.

Ces 295.730 débits de boissons ne sont pas exploités sous la forme du « café » comme on pourrait le penser naturellement.

Ce sont en fait des licences dont sont titulaires un ensemble d'exploitations commerciales dont les expressions les plus nombreuses sont: 75.000 hôtels environ; 45.000 restaurants environ, 170.000 cafés, ces derniers exploités seuls, ou en annexe d'un autre commerce.

Mais ces établissements étant tous titulaires d'une licence, ce sont tous des « débits de boissons » aux sens juridique, fiscal, réglementaire et pratique. La jurisprudence précise d'ailleurs que toutes pièces en communication avec un débit font corps avec lui.

On doit également ajouter que des débits de boissons sont exploités sous d'autres expressions: débits de tabac; maisons de retraite, de repos; cliniques; casinos; cinémas, cabarets; théâtres, cirques; buffets et buvettes de gare — S. N. C. F. et gares routières — de port ou d'aérodrome; wagons-restaurant-bar; avions de transport; navires — les bateaux-mouches sont des débits de boissons — établissements installés dans les foires, salons ou expositions.

Imposer une fermeture aux débits de boissons, c'est l'imposer à toutes ces catégories de commerce. On doit encore signaler le côté paradoxal du problème: ne seraient pas touchés les cercles privés ni les associations auxquelles l'administration attribue des licences sans limitation, et dont le nombre a augmenté de plus de 30 p. 100 au cours de ces quatre dernières années.

Les conditions dans lesquelles pourrait être appliquée la mesure préconisée sont particulièrement difficiles.

En supposant que les auteurs veuillent pallier la difficulté née de la multitude des formes d'exploitation de débits de boissons, en imposant l'interdiction de vendre lesdites boissons sans fermer le reste de l'établissement — hôtels, restaurants, casinos, théâtres, par exemple — on se heurte à des complications insurmontables.

Sur le plan psychologique, il paraîtrait anormal et absolument ridicule au client d'un hôtel, d'un restaurant, d'une pension de famille, de se voir refuser le service de la boisson, à portée de la main en vitrine. Nous sommes là en présence de ces dispositions spectaculaires et inutilement irritantes pour le public. Ce qu'il ne pourrait obtenir de l'exploitant, il pourrait l'avoir de l'épicier voisin, sous volume plus important et moins cher, pour le consommer en chambre, ou sur la voie publique. Ce n'est autre que l'encouragement à la pratique de la « bouteille de poche » en vigueur outre-Atlantique.

Sur le plan légal, comment devrait-on appliquer la mesure aux restaurants ? L'activité du restaurateur n'est pas limitée, pas plus que celle de l'hôtelier. Le commerçant ne pourrait servir, un jour déterminé, aucune boisson même à l'occasion des repas, car ce serait « débiter des boissons », et il ne possède qu'une seule licence — art. 171 de la loi du 28 avril 1816 — qu'il ne pourrait exploiter ce jour-là.

Sur le plan pratique, il paraît impossible d'imposer un jour de fermeture hebdomadaire à des établissements tels que les hôtels saisonniers, de mer ou de montagne, ne travaillant que quelques semaines par an; les casinos, cinémas et théâtres de localités balnéaires, climatiques ou thermales; les buffets et

buvettes de gare, d'aérodrome ou de port; les hôtels placés en des lieux de passage continu de voyageurs et de touristes, et il serait absolument inéquitable de prévoir des mesures d'exception.

Le problème de la fermeture hebdomadaire des établissements et celui du repos hebdomadaire des salariés ont fait l'objet de mesures spécialement prévues par le code du travail et de la prévoyance sociale. Ces mesures concernent de nombreuses activités économiques parmi lesquelles est comprise l'industrie hôtelière.

L'article 38 du livre II de ce code prévoit que les établissements suivants sont admis, parmi d'autres, à donner le repos hebdomadaire par roulement : hôtels, restaurants, débits de boissons; débits de tabac — la presque totalité sont annexés à un café — maisons de retraite, maisons de repos, hospices, asiles; entreprises de spectacles; entreprises de transport, etc.

En outre, l'article 46 prévoit le cas où, par suite de nécessité, il est permis de différer le repos hebdomadaire et l'article 47 permet même de le suspendre, sous réserve, bien entendu, d'une récupération ultérieure.

Le problème de la permanence de l'activité de ces entreprises n'a donc pas été négligé mais bien au contraire étroitement et harmonieusement réglementé; la nouvelle mesure ne pourrait que détruire cette harmonie en créant un déséquilibre entre les besoins à satisfaire et les moyens à leur disposition.

Il ne faut pas oublier enfin que la fermeture obligatoire un jour par semaine causerait un préjudice total aux employés « extras » qui accomplissent leur travail le jour où le repos hebdomadaire est donné aux employés « à demeure ».

Il est erroné d'affirmer que beaucoup de membres de la profession de cafetier, hôtelier, restaurateur souhaitent ardemment être placés sur le même plan que les autres commerçants qui ont en général un jour hebdomadaire de fermeture.

A cet égard, il importe de préciser qu'au cours de son dernier congrès national, qui s'est tenu les 17, 18 et 19 octobre 1956 à Paris, la fédération nationale de l'industrie hôtelière, seule organisation syndicale représentative des professionnels du commerce des boissons vendues à consommer sur place, groupant la totalité des syndicats existant en France et en Union française, s'est prononcée clairement et sans ambiguïté à la majorité contre la mesure de fermeture hebdomadaire obligatoire imposée d'une manière uniforme. C'est donc une erreur de prétendre que la profession désire une telle mesure. Ce serait en tout cas imposer à une majorité ce qui n'est préconisé que par une minorité.

La législation actuelle prévoit le problème de la fermeture hebdomadaire et il ne semble nullement opportun de légiférer à nouveau. Il suffirait d'appliquer les textes existants.

En effet, l'article 43 *a*) du livre II du code du travail et de la prévoyance sociale précise que les préfets ont la responsabilité, dans le cadre de leur département, de prescrire un jour de fermeture hebdomadaire, lorsqu'un accord est intervenu, entre les syndicats patronaux et ouvriers d'une industrie et d'une région déterminée, sur les conditions dans lesquelles le repos hebdomadaire peut être donné.

Cette formule, qui a le mérite d'exister, permet d'appliquer la mesure de fermeture hebdomadaire avec toutes les nuances désirables et en tenant compte des nécessités locales.

C'est pourquoi votre commission des moyens de communication et du tourisme émet un avis défavorable à l'adoption du rapport de M. Prisset.

M. le président. Le Gouvernement oppose-t-il à l'adoption de tout ou partie du rapport une irrecevabilité constitutionnelle, légale ou réglementaire ?

M. Albert Gazier, *ministre des affaires sociales.* Non, monsieur le président.

M. le président. Au cours de la prochaine séance j'appellerai l'Assemblée à se prononcer pour ou contre le débat restreint... (*Protestations sur divers bancs.*)

Voix diverses au centre. Votons tout de suite !

M. Jean Cayeux, *président de la commission.* Monsieur le président, il n'est pas encore dix-neuf heures.

M. le président. Je veux bien laisser se poursuivre le débat jusqu'à dix-neuf heures, c'est-à-dire pendant quelques minutes seulement, après quoi je lèverai la séance.

Avant d'appeler l'Assemblée à se prononcer pour ou contre le débat restreint, en application du deuxième alinéa de l'article 38 *ter* du règlement — que chacun a sans doute sous les yeux en ce moment — je rappelle que seuls peuvent intervenir sur cette demande, pour une durée de cinq minutes chacun, deux opposants appartenant à des groupes différents, les rapporteurs et le Gouvernement.

M. le président de la commission des boissons. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des boissons.

M. le président de la commission des boissons. Monsieur le président, je vais faire une proposition. (*Sourires.*)

Vous avez le temps d'ouvrir le scrutin sur le débat restreint et de faire recueillir les votes. Le résultat du scrutin pourrait alors n'être proclamé qu'au début de la séance de demain après-midi. Mais je demande à l'Assemblée de voter dès ce soir.

Je veux simplement ajouter...

M. le président. Brièvement !

M. le président de la commission des boissons. ... pour justifier la protestation qu'on peut élever contre le débat restreint, que si par hasard la protection sociale ou la lutte antialcoolique devait être fondée sur une simple fermeture des débits de boissons, autant dire qu'il n'y aurait ni lutte antialcoolique, ni protection sociale.

C'est la raison pour laquelle j'invite l'Assemblée à voter contre le débat restreint.

M. Jean Cayeux, *président de la commission.* Je demande la parole.

M. le président. Monsieur Cayeux, vous ne disposerez que de deux minutes seulement. Vous savez ce que coûtent les séances supplémentaires. Je vous préviens que de toute façon, je lèverai la séance à dix-neuf heures.

M. le président de la commission. Monsieur le président, je n'aborderai pas le fond. J'indique seulement, au nom de la commission, que celle-ci bien entendu se prononce pour le débat restreint.

Une partie importante des intéressés eux-mêmes souhaitent le vote d'un tel texte et comprendraient mal un ajournement qui équivaudrait pratiquement au vote d'une motion préalable, sans qu'il y ait eu débat.

M. le ministre des affaires sociales. Le Gouvernement s'associe aux paroles de M. le président de la commission.

M. le président. Je consulte l'Assemblée sur la demande de débat restreint.

Mme Francine Lefebvre. Je demande le scrutin. Ainsi chacun prendra ses responsabilités.

M. le président. Je suis saisi d'une demande de scrutin.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

Le résultat du dépouillement du scrutin sera proclamé au début de la prochaine séance.

— 11 —

DEMANDE EN AUTORISATION DE POURSUITES

M. le président. J'ai reçu une demande en autorisation de poursuites contre un membre de l'Assemblée.

La demande sera imprimée sous le n° 3871 distribuée et renvoyée à l'examen de la commission des immunités parlementaires.

— 12 —

RENVOIS POUR AVIS

M. le président. La commission de l'éducation nationale demande à donner son avis sur le rapport n° 3693 sur les propositions de loi n°s 118, 287, 470, 614, 1389, 1670, 1673, 2111, 2606, 2741, 3146 portant harmonisation de la législation relative aux rentes viagères, amélioration des taux de majoration appliqués, et comportant certaines dispositions financières, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des finances.

La commission du travail et de la sécurité sociale demande à donner son avis sur le rapport n° 3466 sur le rapport repris n° 1876 sur la proposition de loi tendant à l'assainissement des conditions d'exploitation des entreprises gazières non nationalisées, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission de la production industrielle et de l'énergie.

La commission de l'intérieur demande à donner son avis sur le rapport n° 2546 sur la proposition de loi n° 1324 de M. Mignot tendant à la modification de l'article 103 du livre IV du code du travail, en vue d'une répartition plus équitable des frais de fonctionnement des conseils de prud'hommes, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission du travail et de la sécurité sociale.

La commission des affaires étrangères demande à donner son avis sur la proposition de résolution n° 3837 de M. Guy Desson et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement

à soumettre à l'Assemblée nationale un projet de rachat de la société « Images et son », dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission de la presse.

Conformément à l'article 27 du règlement, l'Assemblée voudra sans doute prononcer ces renvois pour avis. (*Assentiment.*)

— 13 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Albert Schmitt une proposition de loi tendant à majorer les rentes accident du travail accordées en vertu de la loi locale du 30 juin 1900.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 3872, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission du travail et de la sécurité sociale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Pesquet une proposition de loi tendant à la création d'un diplôme d'Etat de magnétiseur psycho-thérapeute.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 3873, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la famille, de la population et de la santé publique. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Gilles Gozard et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à l'institution d'un fonds spécial pour le développement et l'amélioration de l'équipement touristique réceptif.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 3874, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des moyens de communication et du tourisme. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de MM. Roclore et Prisset une proposition de loi tendant à modifier l'article 1er du code des débits de boissons et des mesures de lutte contre l'alcoolisme (classification des boissons).

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 3875, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la famille, de la population et de la santé publique. (*Assentiment.*)

— 14 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Chambeiron et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à procéder au reclassement indiciaire des anciens instituteurs devenus commis d'inspection académique.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 3869, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'éducation nationale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Billat et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à prendre en faveur des militaires accomplissant leur service normal et aux maintenus et rappelés sous les drapeaux toute initiative de nature à leur permettre de suspendre le payement d'achats faits à crédit et à leur accorder, à leur retour, des délais pour le payement des échéances arriérées.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 3876, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la défense nationale. (*Assentiment.*)

— 15 —

DEPOTS DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Schaff un rapport, fait au nom de la commission des moyens de communication et du tourisme, sur les propositions de loi: 1° de MM. Quinson, Bernard Lafay et de Léotard tendant à faire bénéficier l'épouse d'un vieux travailleur retraité du droit à un voyage aller et retour par an, au tarif des congés payés; 2° de M. Arthur Conte et plusieurs de ses collègues tendant à étendre au conjoint le bénéfice de la loi n° 50-891 du 1er août 1950 accordant des facilités de transport par chemin de fer aux bénéficiaires d'une rente, pension, retraite, allocation ou d'un secours viager versé au titre d'un régime de sécurité sociale; 3° de Mme Francine Lefebvre et plusieurs de ses collègues tendant à étendre les dispositions de la loi n° 50-891 du 1er août 1950 accordant des facilités de transports par chemins de fer aux conjoints des bénéficiaires de ladite loi (Nos 3308-3456-3574.)

Le rapport sera imprimé sous le n° 3868 et distribué.

J'ai reçu de M. Jean Diat un rapport, fait au nom de la commission de la défense nationale, sur la proposition de résolution de M. Bartolini et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à attribuer aux ouvriers et ouvrières des arsenaux et établissements de l'Etat une prime de fin d'année uniforme de 20.000 francs (rapport adopté à la majorité absolue des membres composant la commission) (N° 3326.)

Le rapport sera imprimé sous le n° 3870 et distribué.

J'ai reçu de M. Henri Martel un rapport, fait au nom de la commission de la production industrielle, sur la proposition de résolution de M. Védrines et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à remettre d'urgence en exploitation les puits de mine qui ont été fermés mais qui n'ont pas été démantelés (rapport adopté à la majorité absolue des membres composant la commission) (N° 3389.)

Le rapport sera imprimé sous le n° 3877 et distribué.

J'ai reçu de M. Henri Martel un rapport, fait au nom de la commission de la production industrielle et de l'énergie, sur la proposition de loi de MM. Ulrich et Catoire tendant à compléter les articles 44 du décret n° 46-2769 du 27 novembre 1946 et 85 du décret n° 47-2100 du 22 octobre 1947 relatifs à la sécurité sociale dans les mines, en vue de ne permettre la cession ou la saisie des ressources des organismes de sécurité sociale minière qu'après autorisation du ministre de tutelle (rapport adopté à la majorité absolue des membres composant la commission) (N° 353.)

Le rapport sera imprimé sous le n° 3878 et distribué.

J'ai reçu de M. Pelissou un rapport, fait au nom de la commission de la production industrielle et de l'énergie, sur la proposition de loi de M. André Mancey et plusieurs de ses collègues tendant à modifier l'article 2 du décret n° 48-852 du 15 mai 1948 relatif à l'attribution de la médaille d'honneur du travail pour permettre au personnel des mines du service fond, comptant au moins trente-cinq années de services, de bénéficier de la médaille de vermeil (rapport adopté à la majorité absolue des membres composant la commission). (N° 2188.)

Le rapport sera imprimé sous le n° 3879 et distribué.

— 16 —

DEPOT DE PROJETS DE LOI ADOPTES PAR LE CONSEIL DE LA REPUBLIQUE

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le président du Conseil de la République un projet de loi adopté par le Conseil de la République, instituant une limitation des saisies-arrêts en matière de droits d'auteur.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 3880, distribué et, s'il n'y a pas d'oppositions, renvoyé à la commission de la justice et de législation. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le président du Conseil de la République un projet de loi adopté par le Conseil de la République, tendant à compléter la loi du 2 mai 1930 réorganisant la protection des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 3881, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de l'éducation nationale. (*Assentiment.*)

— 17 —

ADOPTIONS CONFORMES PAR LE CONSEIL DE LA REPUBLIQUE

M. le président. J'ai reçu de M. le président du Conseil de la République une lettre m'informant que le 24 janvier 1957, le Conseil de la République a adopté sans modification, le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale dans sa séance du 16 novembre 1956, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier l'accord pour l'importation d'objets de caractère éducatif, scientifique ou culturel, adopté à Florence, en juillet 1950, par la conférence générale de l'U. N. E. S. C. O.

Acte est donné de cette adoption conforme.

Le texte étant devenu définitif sera transmis au Gouvernement aux fins de promulgation.

J'ai reçu de M. le président du Conseil de la République une lettre m'informant que le 24 janvier 1957, le Conseil de la République a adopté sans modification, le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale dans sa séance du 16 novembre 1956, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la convention pour la protection des biens culturels en cas de conflit armé, le règlement d'exécution de la convention et le protocole annexe, signés à la Haye le 14 mai 1954.

Acte est donné de cette adoption conforme.

Le texte étant devenu définitif sera transmis au Gouvernement aux fins de promulgation.

— 18 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Demain, vendredi 25 janvier, à quinze heures, séance publique:

Nomination par suite de vacance d'un membre de commission;

Réponses des ministres aux questions orales suivantes:

1. — M. Fernand Grenier demande à M. le ministre d'Etat, garde des sceaux, chargé de la justice, de lui faire connaître quelle est la situation civique d'élus municipaux sous l'occupation allemande, condamnés à mort pour intelligence avec l'ennemi, puis gracié, et finalement libérés et, notamment, s'ils sont frappés d'interdiction de séjour dans la commune où ils ont, des années durant, collaboré avec l'occupant pour organiser la chasse aux patriotes;

2. — M. Bernard Paumier attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme sur l'application du décret du 3 janvier 1955, déclassant le canal du Berry, et lui rappelle qu'à diverses reprises la commission des moyens de communication et du tourisme s'était unanimement opposée à ce déclassement. Il estime ce décret incompatible avec les intérêts économiques des régions desservies par ce canal, d'autant que les crédits nécessaires à l'assèchement suffiraient à assurrer l'entretien du canal, ainsi que son maintien en activité. Il lui demande quelles mesures il entend prendre pour conserver en eau la partie Ouest du canal, plus spécialement entre Vierzon et Noyers;

3. — M. Max Brusset demande à M. le ministre des affaires économiques et financières s'il ne serait pas juste de placer, hors du champ d'application de la taxe générale et de la surtaxe sur les transports, les véhicules automobiles et remorques des industriels forains des fêtes, servant au logement et au transport de leur matériel d'exploitation, étant donné le caractère intermittent de ces transports qui ne représentent qu'une faible partie de leur activité professionnelle et dont la nature n'intéresse pas la coordination des transports ferroviaires et routiers;

4. — M. Halbout expose à M. le ministre des affaires économiques et financières les craintes des chambres de commerce d'Elbeuf, de Mazamet et d'Alençon qui s'inquiètent des facilités d'ordre fiscal ou financier offertes aux entreprises nouvelles s'installant dans une région classée ou non « zone critique » alors que des entreprises de même nature y existent déjà; et lui demande si les entreprises anciennement installées dans la région ne sont pas susceptibles d'obtenir des avantages analogues aux nouvelles, et à quelles conditions;

5. — M. Réoyo demande à M. le ministre de la défense nationale et des forces armées: 1° s'il envisage de faire accorder aux jeunes soldats se trouvant depuis 20 mois en Algérie ou en Allemagne des permissions de détente; 2° si les jeunes recrues récemment appelées bénéficieront d'une permission à Noël ou au Nouvel An;

6. — M. Schaff demande à M. le ministre de l'intérieur: 1° quelles mesures il compte prendre pour réduire au moins à trois mois le délai de délivrance des permis de construire pour la région parisienne; 2° si, dans un but d'unification et de simplification réclamé par le Gouvernement, il ne serait pas plus souhaitable de libérer les services préfectoraux de la Seine de cette tâche et de la confier aux services du secrétariat d'Etat à la reconstruction et au logement;

7. — M. Boscary-Monsservin demande à M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce quelles dotations d'essence ont été prévues pour les représentants du commerce et de l'industrie, et quelles dispositions ont été prises dans l'immédiat pour que les représentants du commerce et de l'industrie ne soient pas contraints d'arrêter, même pendant quelque temps, leur activité indispensable au maintien de la vie économique du pays;

8. — M. Bouxom demande à M. le ministre des affaires économiques et financières quelle politique il compte suivre en matière de prix des carburants, notamment pour éviter les incidences économiques et sociales de la dernière augmentation en ce domaine; et les mesures qu'il envisage pour améliorer la répartition, par exemple en ce qui concerne les voyageurs de commerce, représentants et placiers;

9. — M. André Beauguitte expose à M. le ministre des affaires étrangères que le samedi 15 décembre le directeur tunisien de la surveillance du territoire, jugé par le gouvernement tunisien comme trop francophile, était relevé de ses fonctions. Le premier acte de son successeur fut de licencier les Français qui avaient été maintenus à leur poste; immédiatement après, commença une série d'arrestations dont deux des premières victimes sont deux officiers de l'état-major de la division française. L'un et l'autre furent inculpés d'atteinte à la sûreté de l'Etat. Les efforts accomplis par notre ambassade pour faire libérer les deux officiers sont à ce jour restés vains. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour mettre un terme à un tel état de fait;

10. — M. Edouard Ramonet demande à M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce quelles mesures ont été prévues et prises pour réprimer le marché noir de l'essence et du fuel domestique.

Fixation de l'ordre du jour:

Suite de la discussion de la proposition de loi n° 871 de Mme Francine Lefebvre et M. Jean Cayeux relative à la fermeture hebdomadaire des débits de boissons (n°s 3162, 3525, 3806, 3823. — M. Prisset, rapporteur) (sous réserve qu'il y ait débat restreint);

Discussion: I. du projet de loi n° 2905 tendant à accorder des congés non rémunérés aux travailleurs en vue de favoriser l'éducation ouvrière; II. des propositions de loi: *a*) de M. André Denis ayant pour objet l'institution d'une semaine de congé culturel; *b*) de M. Pierre-Olivier Lapie et plusieurs de ses collègues tendant à instituer des congés d'éducation populaire; *c*) de M. Bacon et plusieurs de ses collègues tendant à instituer un congé-éducation pour les travailleurs salariés; III. de la proposition de résolution de M. Gau et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à accorder aux jeunes travailleurs et aux jeunes travailleuses salariés une semaine de « congés culturels » (n°s 1431, 1432, 1946, 1947, 3498. — M. Bouxom, rapporteur);

Discussion: I. du projet de loi n° 2776 tendant à favoriser le règlement des conflits de travail; II. des propositions de loi: 1° de M. Meck et plusieurs de ses collègues relative au règlement des conflits collectifs de travail; 2° de M. Jacques Bardoux tendant à prévoir l'arbitrage obligatoire dans les conflits du travail, individuels et collectifs, au sein des services publics et des entreprises nationalisées dont le fonctionnement régulier et permanent est nécessaire pour la vie même de la commune, du département ou de la nation; 3° de M. Francis Caillet et plusieurs de ses collègues modifiant la loi n° 50-205 du 11 février 1950 relative au règlement des conflits collectifs du travail; 4° de M. Gazier et plusieurs de ses collègues tendant à modifier le chapitre II du titre II de la loi n° 50-205 du 11 février 1950 relative aux conventions collectives et aux procédures de règlement des conflits collectifs de travail; 5° de Mme Marcelle Devaud, sénateur, tendant à modifier le titre II de la loi n° 50-205 du 11 février 1950 relative aux conventions collectives et aux procédures de règlement des conflits du travail; 6° de M. Eugène Pebellier et plusieurs de ses collègues n° 2393 tendant à prévoir l'arbitrage obligatoire dans les conflits du travail, tant individuels que collectifs, au sein des services publics et des entreprises dont le fonctionnement régulier et permanent est nécessaire pour la vie de la commune, du département ou de la nation; 7° de M. Ulrich et plusieurs de ses collègues n° 2479 tendant à décider que toutes les organisations syndicales les plus représentatives doivent participer à la conciliation des conflits intéressant la profession dont elles ressortissent; 8° de M. Paquet et plusieurs de ses collègues n° 2694 tendant à modifier la loi n° 50-205 du 11 février 1950 afin de rendre obligatoire le recours à la procédure de conciliation avant toute grève ou lock-out et d'instituer une procédure d'arbitrage obligatoire; III. des propositions de résolution: 1° de MM. Michel Soulié et Leclercq n° 1329 tendant à inviter le Gouvernement à préciser la procédure de conciliation prévue par la loi du 11 février 1950; 2° de M. Michel Soulié n° 1330 tendant à inviter le Gouvernement à étendre le champ d'application de la procédure de médiation instituée par le décret du 5 mai 1955 à l'ensemble des différends collectifs de travail; 3° de M. Michel Soulié n° 2051 tendant à inviter le Gouvernement à compléter la procédure de conciliation prévue par la loi n° 50-205 du 11 février 1950 relative aux conventions collectives et aux procédures de règlement des conflits de travail (n°s 1007, 3707. — Mme Francine Lefebvre, rapporteur);

Discussion du projet de loi n° 3149 tendant à modifier l'article 23 du livre Ier du code du travail (n° 3687. — M. Robert Coutant, rapporteur);

Discussion de la proposition de loi n° 1324 de M. Mignot tendant à la modification de l'article 103 du livre IV du code du travail en vue d'une répartition plus équitable des frais de fonctionnement des conseils de prud'hommes (n° 2546. — Mme Francine Lefebvre, rapporteur);

Discussion des propositions de loi: 1° de M. Guy La Chambre n° 1268 tendant à la modification du décret du 8 août 1935 en vue d'assurer le payement par privilège des salaires en cas de faillite ou de liquidation judiciaire; 2° de M. Maton et plusieurs de ses collègues n° 2720 tendant à modifier les articles 47 *a* et 47 *b* du livre 1er du code du travail afin de protéger les droits des travailleurs en cas de faillite ou de liquidation judiciaire de leur employeur (n° 3686. — M. Robert Coutant, rapporteur);

Discussion: I. du projet de loi n° 2863 tendant à modifier le statut des travailleurs à domicile; II. des propositions de loi: 1° de M. Adrien Renard et plusieurs de ses collègues tendant à modifier le statut des travailleurs à domicile; 2° de M. Gazier et

plusieurs de ses collègues tendant à l'organisation du travail à domicile; 3° de M. Raymond Boisdé tendant à la normalisation du travail à domicile et à la protection des droits des travailleurs; 4° de M. Raymond Boisdé et plusieurs de ses collègues tendant à la normalisation du travail à domicile et à la protection des droits des travailleurs (n°s 818, 3303. — M. Adrien Renard, rapporteur);

Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi, adopté par le Conseil de la République, sur la responsabilité du transporteur en cas de transport aérien (n° 3311);

Discussion de la proposition de loi n° 2783 de Mme Degrond tendant à la protection des enfants contre l'alcoolisme (n°s 3052, 2799, 3822. — M. Guislain, rapporteur).

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures.)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
RENÉ MASSON.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la séance du 23 janvier 1957.*

Page 261, première colonne, 13, dépôt d'un projet de loi, rétablir comme suit le premier alinéa:

« J'ai reçu de M. le ministre des affaires économiques et financières un projet de loi tendant à la ratification du décret n° 57-61 du 22 janvier 1957 portant suspension provisoire de la perception du droit de douane d'importation applicable aux pois non décortiqués ni cassés (ex-n° 07-05 D du tarif douanier) ».

Opposition au vote sans débat de la proposition de résolution de M. Hernu et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à prévoir l'inscription de la méthode française de préparation à l'accouchement (méthode psychosomatique) à la nomenclature générale des frais remboursables par les organismes de sécurité sociale (n°s 3493-3705 formulée par M. le président du conseil.

Je déclare faire opposition au vote sans débat.

Le vote de ce texte apparait en effet inopportun avant que soit connu l'avis de la commission de la maternité du conseil permanent d'hygiène sociale sur cette méthode d'accouchement.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE
LE 24 JANVIER 1957

(Application des articles 94 et 97 du règlement.)

« Art 94. — . . . . . .

« *Les questions doivent être très sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.* »

. . . . . .

« Art. 97. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.* »

AFFAIRES ECONOMIQUES ET FINANCIERES

4921. — 24 janvier 1957. — **M. Moynet** expose à **M. le ministre des affaires économiques et financières** que des contribuables se trouvent dans l'impossibilité d'exécuter les travaux qui leur incombent au titre de la taxe vicinale, à l'époque où ceux-ci doivent être exécutés. Dans ce cas le percepteur adresse à ces contribuables, dans le courant d'avril, un avertissement pour récupérer l'équivalence des travaux non effectués. Or certains percepteurs majorent de 10 p. 100 l'avertissement, d'autres ne réclament que le montant des travaux non exécutés, tel qu'il figure sur l'état d'indication. Il lui demande si cette majoration, qui paraît injuste, est imposée par les textes.

AFFAIRES SOCIALES

4922. — 24 janvier 1957. — **M. Coquel** expose à **M. le ministre des affaires sociales** la situation difficile faite aux orphelins des victimes d'accident du travail ou de maladies professionnelles qui, aux termes de l'article 1er de la loi du 12 juillet 1956 — pouvant désormais prétendre au service d'une rente au delà de la seizième année — ne bénéficient pas encore de ces dispositions du fait du retard apporté à la parution de l'arrêté interministériel appelé à en fixer les modalités d'application. Il lui demande quelles mesures il compte prendre afin que la parution dudit arrêté intervienne dans les plus brefs délais.

4923. — 24 janvier 1957. — **Mme Rose Guérin** rappelle à **M. le ministre des affaires sociales** que sa réponse du 18 janvier 1957 à la question n° 4602 précise qu'en quatre ans, un prélèvement global de 570.879.139 francs a été opéré sur les fonds des caisses d'allocations familiales au profit d'une organisation privée, l'U. N. A. F. Elle lui demande s'il n'envisage pas de déposer un projet de loi tendant à abroger la loi n° 51-602 du 24 mai 1951, instituant ce prélèvement au bénéfice d'une organisation qui ne représente qu'une partie des familles françaises.

4924. — 24 janvier 1957. — **M. de Menthon,** se référant à la réponse faite le 9 octobre 1956 à sa question n° 2951, par M. le ministre des affaires sociales, expose à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique,** que les mutations sans concours entre administrations étant toujours délicates et parfois malaisées aux agents et aux services, il serait souhaitable que les candidats ayant subi avec succès le concours puissent se prévaloir des services effectués au profit d'une administration de l'Etat ou d'une collectivité locale, dans la constitution de leur retraite, de la même façon que sont décomptés aux agents les services militaires légaux de guerre et de résistance. Il lui demande s'il prévoit actuellement de telles mesures qui auraient pour objet de réaliser une certaine unité entre les statuts des fonctionnaires, des agents communaux et du personnel hospitalier, c'est-à-dire de tous ceux qui servent une collectivité publique.

AGRICULTURE

4925. — 24 janvier 1957. — **M. Pierre Ferrand** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture:** 1° s'il est exact que, pour les achats de chaux agricoles par les cultivateurs — crédit porté à un milliard au budget de 1957 — l'intéressé n'a pas à faire l'avance au vendeur de la subvention de 50 p. 100 de l'Etat; 2° quelles sont les démarches à effectuer auprès de la direction des services agricoles, par l'acquéreur, et les garanties éventuellement accordées par l'Etat au vendeur pour faciliter les transactions de ceux qui désirent profiter de la subvention et d'un amendement si utile aux terres de nos régions du Centre.

4926. — 24 janvier 1957. — **M. Pierre Ferrand** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture:** 1° s'il est exact que les prêts d'installation aux jeunes agriculteurs sont actuellement suspendus; 2° quel est le montant total de ces prêts pour toute la France et pour le département de la Creuse en particulier.

4927. — 24 janvier 1957. — **M. Pierre Meunier** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture:** 1° s'il est exact que les prêts d'installation aux jeunes sont actuellement suspendus; 2° dans l'affirmative quelles sont les raisons qui motivent cette suspension; 3° quel est le montant total des demandes de prêts d'installation aux jeunes pour toute la France et, en particulier, pour la caisse régionale de crédit agricole mutuel pour la Côte-d'Or; 4° dans quel délai les demandes de prêts récemment déposées pourront être satisfaites.

BUDGET

4928. — 24 janvier 1957. — **M. Boscary Monsservin** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** qu'un héritier en ligne directe, ou un conjoint, n'est tenu de faire aucune déclaration si l'actif de la succession n'atteint pas un million de francs. Si bénévolement il fait une déclaration qui soit hors délai, l'administration qui ne réclame rien s'il n'est pas fait de déclaration, exige, dans ce cas, l'astreinte de retard, le pénalisant ainsi de sa bonne volonté. Cette perception paraît incompréhensible et ne peut se comprendre que si l'administration entend ne recevoir aucune déclaration en ligne directe inférieure à un million de francs. Dans le cas contraire, il demande s'il n'y aurait pas lieu de donner des instructions pour que cette déclaration ne soit pas maintenue et qu'il ne soit perçu aucune astreinte.

4929. — 24 janvier 1957. — **M. Ninine** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** les raisons pour lesquelles les fonctionnaires des départements d'outre-mer se voient refuser, à l'expiration de leur congé dans la métropole, les deux mois d'avance de solde, généralement consentie à ces derniers au moment de leur départ outre-mer. Les fonctionnaires en cause se voient opposer une fin de non-

recevoir par référence à la « réglementation en vigueur » alors qu'aucune disposition en ce sens n'a fait jusqu'ici l'objet de mesure de publicité.

4930. — 24 janvier 1957. — **M. Bernard Paumier** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** quel est le montant total de la détaxe pour les engrais accordée au cours de l'année 1956.

DEFENSE NATIONALE ET FORCES ARMEES

4931. — 24 janvier 1957. — **M. Henri Thebault** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (terre)** que la 979e compagnie du 23e train n'a pas été classée unité combattante au même titre que les 980e et 981e compagnies du même régiment. Or, la 979e compagnie a toujours suivi le même sort des deux précédentes et a supporté les mêmes épreuves et les mêmes dangers (bombardements en particulier). Il lui demande les raisons pour lesquelles cette compagnie n'a pas été reconnue unité combattante, et si le service historique de l'armée envisage de lui attribuer cette qualification au même titre que pour les 980e et 981e compagnies.

EDUCATION NATIONALE, JEUNESSE ET SPORTS

4932. — 24 janvier 1957. — **M. Buron** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports,** s'il n'entend pas généraliser l'exemple de l'école pilote de Vanves en organisant une expérience du même style dans chaque département.

4933. — 24 janvier 1957. — **M. Cordillot** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports,** de lui fournir l'état numérique des poste d'intendance et d'économat existant dans les collèges techniques nationalisés en lui précisant: *a*) le nombre de postes d'intendants; *b*) le nombre de postes de sous-intendants; *c*) le nombre de postes d'économes; *d*) le nombre de postes d'adjoints des services économiques.

4934. — 24 janvier 1957. — **M. Cordillot** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports,** quelles sont, actuellement, les catégories de personnel qui doivent assurer la surveillance des élèves durant les mouvements interclasses et les récréations de dix à seize heures: *a*) dans les établissements d'enseignements technique (écoles nationales professionnelles, collèges techniques, sections techniques, centres d'apprentissage et établissements assimilés); *b*) dans les établissements de l'enseignement du second degré (lycées, collèges classiques et modernes).

4935. — 24 janvier 1957. — **M. Cordillot** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports:** 1° le nombre de postes d'intendants, d'économes, de sous-intendants et d'agents des services économiques des collèges techniques nationalisés qui ne sont pas régulièrement pourvus par des fonctionnaires titulaires ou stagiaires; 2° l'état nominatif des postes d'intendants et d'économes vacants au 1er octobre 1956; 3° si la vacance des postes visés au deuxième point a été portée à la connaissance du personnel intéressé et s'il y a eu un mouvement de personnel.

4936. — 24 janvier 1957. — **M. Cordillot** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports,** de lui fournir l'état nominatif, avec date du décret et date d'effet, des collèges techniques municipaux nationalisés et des collèges techniques nationalisés créés, chaque année, depuis 1945.

4937. — 24 janvier 1957. — **M. Frédéric-Dupont** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports,** pourquoi les professeurs des collèges modernes de la Seine ne touchent leurs traitements de fin d'année qu'après un long retard et à une époque où, justement, ils ont des dépenses à faire.

4938. — 24 janvier 1957. — **M. Gabriel Paul** rappelle à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports,** que le décret n° 56-1044 du 16 octobre 1956, permettant la titularisation des lauréats du C. A. P. E. S., première partie, et des licenciés d'enseignement ayant enseigné un an au moins, ne comporte pas celle des titulaires du C. A. P. E. T., première partie, réunissant les mêmes conditions; et lui demande quelles dispositions il compte prendre pour étendre également le bénéfice de ce décret aux professeurs de l'enseignement technique.

4939. — 24 janvier 1957. — **M. Gabriel Paul** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports,** quelles mesures il compte prendre pour que soit réparée l'injustice qui frappe actuellement les adjoints d'enseignement stagiaires des collèges techniques et E. N. P. (professeurs élèves externes) qui, après avoir été privés du stage culturel et pédagogique de la troisième année de l'E. N. S. E. T. auquel leur succès à la première partie du C. A. P. E. T. leur donnait droit, sont contraints d'effectuer un service d'enseignement de 12 heures avec obligation de voyages hebdomadaires au centre pédagogique régional pour un traitement réduit (indice 225 au lieu de 250).

4940. — 24 janvier 1957. — **M. Gabriel Paul** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports,** quelles dispositions il compte prendre en faveur des candidats à la deuxième partie du C. A. P. E. T. dont le sursis d'incorporation expire dans le courant de l'année scolaire et qui devraient normalement bénéficier de la loi du 18 mars 1955.

INDUSTRIE ET COMMERCE

4941. — 24 janvier 1957. — **M. Waldeck Rochet** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce:** 1° quel a été le contingent d'essence qui a été alloué au département de Saône-et-Loire pour les mois de décembre 1956 et janvier 1957; 2° quelles sont les quantités d'essence allouées à chacun des sous-répartiteurs de ce département pour les mêmes mois.

INTERIEUR

4942. — 24 janvier 1957. — **M. Guislain** demande à **M. le ministre de l'intérieur** à quelle date il compte appliquer l'article 27 du décret portant règlement d'administration publique n° 54-1011 du 11 octobre 1954 relatif au statut du corps des officiers de police adjoints de la sûreté nationale.

4943. — 24 janvier 1957. — **M. de Léotard** signale à **M. le ministre de l'intérieur** la légitime émotion des habitants de certains quartiers de Paris et des communes de banlieue où affluent actuellement des Nord-Africains, souvent sans travail et généralement prêts à obéir à des mots d'ordre antifrançais. Il demande si les pouvoirs publics ont pris toutes les mesures de sécurité nécessaires afin de mettre hors d'état de nuire ceux qui, non contents de bénéficier de notre hospitalité et des avantages des lois françaises, risquent de représenter dans certains centres urbains de graves dangers pour le maintien de l'ordre.

JUSTICE

4944. — 24 janvier 1957. — **M. de Léotard** expose à **M. le ministre d'Etat, chargé de la justice,** que récemment, à l'issue de leur arrestation, les deux assassins du parc de Saint-Cloud ont été l'objet d'une sollicitude indécente de la part des reporters de la radio et de la télévision; il demande si la justice n'a pas la mission de soustraire à la curiosité publique de tels individus et s'il n'y a pas lieu de prescrire, à l'avenir, autant de la part des enquêteurs accomplissant leur strict devoir qu'à l'encontre des inculpés, un peu plus de retenue et de discrétion.

4945. — 24 janvier 1957. — **M. Albert Schmitt** expose à **M. le ministre d'Etat, chargé de la justice,** que les décisions prises par le conseil national de l'ordre des médecins sont susceptibles de recours en cassation devant le conseil d'Etat; et lui demande: 1° si ce recours en cassation est dispensé du ministère d'avocat; 2° si les frais d'enregistrement du pourvoi en cassation sont comptabilisés en débet ou s'ils doivent être immédiatement acquittés.

POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES

4946. — 24 janvier 1957. — **M. Virgile Barel** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux postes, télégraphes et téléphones** qu'une personne a effectué dans six bureaux différents sept intérims de recettes, dont l'un d'eux d'une durée de deux ans. Elle a été ensuite employée comme auxiliaire pendant cinq ans dans un bureau de postes. Néanmoins, elle ne peut pas obtenir les attestations d'emploi indispensables pour constituer un dossier d'assurance vieillesse, car il lui est répondu « qu'aucune trace n'est trouvée, dans les archives, de son utilisation par les services en question ». Il lui demande si les services de son ministère comptent prendre des mesures afin de mettre fin à une telle situation très préjudiciable aux intérêts de cette personne.

RECONSTRUCTION ET LOGEMENT

4947. — 24 janvier 1957. — **M. Bouxom** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat à la reconstruction et au logement** sur l'étude de la commission de reconstruction du plan qui fait apparaître une demande insatisfaite de 1.637.000 logements plus vastes. Les conclusions de la commission du plan indiquent qu'il convient de reviser les normes des programmes de construction en ce qui concerne le nombre de pièces; sauf situation locale tout à fait particulière, on devra proscrire la construction de logements de 1 et 2 pièces et les efforts devront porter sur les catégories supérieures, notamment celles des 3 et 4 pièces. Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour tenir compte des besoins ainsi constatés.

SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

4948. — 24 janvier 1957. — **M. Virgile Barel** expose à **M. le secrétaire d'Etat à la santé publique et à la population** que des bénéficiaires de l'aide sociale des Alpes-Maritimes n'ont encore touché ni rappel, ni augmentation de l'allocation principale et de la majoration pour tierce personne de l'aide aux aveugles et grands infirmes. Il lui demande s'il compte faire en sorte qu'en application de la loi du 27 mars 1956, de l'arrêté interministériel du 30 avril 1956, et du deuxième alinéa de l'article 170 du code de la famille et de l'aide sociale, la préfecture des Alpes-Maritimes prenne, sans délai, toutes dispositions afin que soit appliquée la loi promulguée depuis neuf mois.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

4949. — 24 janvier 1957. — **M. Blondeau** expose à **M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale** qu'une assurée, née en février 1938, affiliée à la sécurité sociale au titre de la loi du 29 juillet 1950, s'est vu refuser la prise en charge des frais de rééducation professionnelle dans un établissement visé à l'article 85 A du décret du 29 décembre 1945, motif pris que la participation de la sécurité sociale aux frais de rééducation ne peut être servie qu'aux assurés sociaux ayant exercé une activité salariée antérieurement à leur maladie; la thèse soutenue ainsi par la caisse semblant contraire aux indications de la lettre ministérielle du 23 août 1956, il lui demande de lui faire connaître l'avis des services ministériels sur la possibilité pour les caisses primaires de sécurité sociale de prendre en charge les frais de rééducation professionnelle des assurés n'ayant jamais exercé de professions antérieurement à leur maladie et qui bénéficient de la sécurité sociale au titre des lois des 29 juillet 1950 et 25 juillet 1952.

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

4950. — 24 janvier 1957. — **M. de Bailliencourt** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme** de lui fournir les renseignements suivants relatifs à la réforme des classes de voitures sur la Société nationale des chemins de fer français mise en vigueur le 3 juin 1956, de façon à pouvoir se rendre compte de la nouvelle répartition des voyageurs: 1° pour la période du 1er juillet au 30 septembre 1955: *a*) répartition des voyageurs-kilomètre en 1re classe, en 2e classe et en 3e classe; *b*) répartition des recettes voyageurs: en 1re classe, en 2e classe et en 3e classe; 2° pour la période du 1er juillet au 30 septembre 1956: *a*) répartition des voyageurs-kilomètre: en 1re classe et en 2e classe; *b*) répartition des recettes voyageurs: en 1re classe et en 2e classe.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AFFAIRES ECONOMIQUES ET FINANCIERES

4153. — **M. Alfred Coste-Floret** appelle l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques** sur la situation dans laquelle se trouvent les commerçants détaillants en fruits et légumes, qui subissent l'application d'un barème de marges en valeur absolue, alors que, à tous les stades de commercialisation des fruits et primeurs, les prix sont débattus librement. Il lui a fait observer que, malgré cette taxation au détail, les prix ont subi les hausses et les baisses inhérentes à l'offre et à la demande. Il lui demande s'il ne lui semble pas possible, afin d'éviter les nombreuses tracasseries auxquelles sont ainsi soumis les commerçants détaillants, de rétablir la liberté dans la commercialisation des fruits et primeurs. (*Question du 29 novembre 1956.*)

Réponse. — L'arrêté du 16 août 1956 reprend le principe de la délégation de compétence donnée par l'arrêté du 10 mai 1952 aux préfets, afin de fixer les marges de détail des fruits et légumes dans chaque département. Ce nouveau texte tient compte des modifications apportées depuis 1952 à cette réglementation tout en rappelant aux préfets les marges-limites appliquées antérieurement au 16 août 1956 et qui ne pouvaient être dépassées en vertu du principe du blocage des prix. A la suite de la publication de ce texte, les syndicats professionnels ont demandé que les marges ainsi fixées soient revues. Le Gouvernement vient, par un arrêté du 6 décembre 1956, d'apporter des aménagements à la réglementation antérieure et de revaloriser les marges de détail dans la proportion de 4 à 4 francs au kilogramme selon les produits vendus. En ce qui concerne les autres intermédiaires, il n'a pas paru nécessaire de prendre un nouvel arrêté car le texte du 10 mai 1952 donnait également délégation de compétence aux préfets pour la fixation des prix limites au stade de gros. Or, aucune réglementation particulière n'est venue modifier cette mesure et les marges des grossistes de même que celles de tous les autres intermédiaires restent bloquées en valeur absolue depuis 1953. Elles sont donc soumises à la même réglementation que les marges des détaillants.

AFFAIRES SOCIALES

4400. — **M. Barbet** expose à **M. le ministre des affaires sociales** que le titre II de la loi du 1er septembre 1948 ne précise pas dans quelle condition doivent être prises en considération les allocations perçues au titre de la tierce personne pour le calcul de l'allocation de logement; qu'il s'ensuit que cette question se trouve résolue en vertu de circulaires ministérielles et d'une façon restrictive, ce qui paraît contraire à l'esprit du législateur ayant institué l'allocation de la tierce personne. Il lui demande s'il entend maintenir cet état de fait ou donner de nouvelles instructions permettant aux titulaires de l'allocation de tierce personne de bénéficier au maximum de l'allocation logement. (*Question du 13 décembre 1956.*)

Réponse. — En application de l'ordonnance du 19 octobre 1945, il n'était pas possible de dissocier la majoration attribuée aux invalides classés en troisième catégorie de la pension d'invalidité elle-même. L'article 56 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 disposait que la pension versée aux intéressés « est égale au montant... » de la pension calculée comme pour les invalides de deuxième catégorie, « majorée de 40 p. 100 sans que cette majoration puisse être inférieure à 200.000 francs ». Cette disposition fixant le mode de calcul de la pension due à l'invalide de troisième catégorie ne permettait pas de reconnaître à la pension principale et à la majoration des caractères différents et, en particulier, d'en déduire que la majoration était spécialement destinée à rémunérer l'aide apportée à l'invalide par une tierce personne. Or, le décret n° 55-568 du 20 mai 1955 tendant à la modification de l'ordonnance du 19 octobre 1945 susvisée, me paraît conférer à la majoration en cause, un caractère différent de celui qu'elle avait antérieurement. En effet, ce texte prévoit que ladite majoration n'est pas versée pendant la durée de l'hospitalisation. Dans ces conditions, on peut être amené à considérer que la majoration ne consiste plus en un supplément de ressources pour l'invalide, mais en une aide qui lui est apportée pour rémunérer l'assistance d'une tierce personne à laquelle il est obligé d'avoir recours. Cependant une telle position de principe ne mettant pas en cause mon seul département, l'avis des autres administrations compétentes est demandé sur cette question.

4575. — **M. Halbout** expose à **M. le ministre des affaires sociales** que la circulaire ministérielle n° 85 S. S. du 27 juillet 1956, relative au fonds national de solidarité précise, au paragraphe 4, que les étrangers ressortissants de pays signataires d'une convention internationale de réciprocité bénéficient de l'allocation supplémentaire, et lui demande — dans l'attente des instructions spéciales prévues dans ladite circulaire — aux ressortissants de quels pays la loi pourra prochainement s'appliquer et, notamment, quelle est la situation des vieux travailleurs de nationalité belge. (*Question du 26 décembre 1956.*)

Réponse. — L'article 25 de la loi du 30 juin 1956 portant institution du fonds national de solidarité a prévu que: « l'allocation supplémentaire n'est due aux étrangers que sous réserve de la signature de conventions internationales de réciprocité ». Ces dispositions impliquent la conclusion d'accords spéciaux dans le cadre des conventions déjà existantes en matière de sécurité sociale pour faire bénéficier les étrangers originaires de ces pays de l'allocation supplémentaire. Des négociations sont déjà intervenues avec certains gouvernements de pays signataires de conventions de sécurité sociale avec la France et, notamment, la Belgique, l'Italie et le Luxembourg. Des accords, qui entreront incessamment en application, permettront aux ressortissants de ces pays, bénéficiaires d'un avantage de vieillesse du régime français en vertu des conventions conclues par lesdits pays avec la France, d'obtenir l'allocation supplémentaire.

4610. — **M. Tourné** expose à **M. le ministre des affaires sociales** que de petits pensionnés de guerre, bénéficiaires de l'allocation vieillesse, rencontrent des difficultés pour obtenir l'allocation supplémentaire prévue par la loi n° 56-639 du 30 juin 1956. Il lui demande: *a*) s'il a donné des instructions pour que les intéressés — quelle que soit la nature de l'allocation vieillesse dont ils bénéficient — puissent percevoir l'allocation supplémentaire; *b*) dans la négative, quelles mesures il compte prendre en vue de réparer cette omission. (*Question du 28 décembre 1956.*)

Réponse. — Si les intéressés sont bénéficiaires d'un avantage de vieillesse — quelle qu'en soit la nature — l'attribution de l'allocation supplémentaire ne peut donner lieu à aucune difficulté de ce chef. L'honorable parlementaire est prié de donner toutes précisions sur les difficultés auxquelles il fait allusion.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

3780. — **M. Mouton** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** quel est, à la date du 31 décembre 1955, le nombre des bénéficiaires des articles L. 16 et L. 18 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre: *a*) guerre 1914-1918, *b*) guerre 1939-1945, *c*) théâtres d'opérations extérieurs, *d*) hors guerre, *e*) victimes civiles guerres 1914-1918 et 1939-1945. (*Question du 31 octobre 1956.*)

3784. — **M. Mouton** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** quel est, à la date du 31 décembre 1955, le nombre des pensionnés de guerre selon des taux de 10 à 100 p. 100: *a*) guerre 1914-1918, *b*) guerre 1939-1945, *c*) théâtres d'opérations extérieurs, *d*) hors guerre, *e*) victimes civiles guerres 1914-1918 et 1939-1945. (*Question du 31 octobre 1956.*)

Réponse. — Les deux questions visées ci-dessus, ayant même objet, appellent la réponse suivante: a la suite du recensement général, en 1953, des pensions l'invalidité de veuves, d'orphelins et d'ascendants allouées au titre du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre, un dépouillement mécanographique fut entrepris par le ministère des affaires économiques et financières (services de la dette publique). Dans le but d'obtenir la constitution d'un fichier mécanographique mis à jour d'une manière constante, le dépouillement des pensions ainsi recensées fut conjugué avec toutes les concessions et radiations de pensions intervenues depuis 1953. L'exploitation du recensement, sous cette forme, a été poursuivie sans relâche depuis 1954 par le ministère des affaires économiques et financières et a nécessité de gros efforts de la part de ses services techniques. Depuis le mois d'octobre 1956, cette exploitation est terminée en ce qui concerne les pensions d'invalidité. Les résultats pourront en être, prochainement, communiqués aux commissions intéressées des deux Assemblées parlementaires. En conséquence, il ne pourra être répondu à l'honorable parlementaire qu'au moment de cette communication.

3781. — **M. Mouton** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** quel est, à la date du 31 décembre 1955: 1° le nombre des bénéficaires du statut des grands mutilés de guerre, article L. 36 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre; 2° le nombre de pensionnés invalides de guerre bénéficiaires des allocations du statut des grands mutilés, article L. 37 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre; 3° le nombre des bénéficaires de l'indemnité de soins, articles L. 41 et L. 42 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre: *a*) guerre 1914-1918, *b*) guerre 1939-1945, *c*) théâtres d'opérations extérieurs, *d*) hors guerre, *e*) victimes civiles guerre 1914-1918 et 1939-1945. (*Question du 31 octobre* 1956.)

Réponse. — 1° et 2° A la suite du recensement général, en 1953, des pensions d'invalidité, de veuves, d'orphelins et d'ascendants allouées au titre du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre, un dépouillement mécanographique fut entrepris par le ministère des affaires économiques et financières (service de la dette publique). Dans le but d'obtenir la constitution d'un fichier mécanographique mis à jour d'une manière constante, le dépouillement des pensions ainsi recensées fut conjugué avec toutes les concessions et radiations de pensions intervenues depuis 1953. L'exploitation du recensement, sous cette forme, a été poursuivie sans relâche depuis 1954 par le ministère des affaires économiques et financières et a nécessité de gros efforts de la part de ses services techniques. Depuis le mois d'octobre 1956, cette exploitation est terminée en ce qui concerne les pensions d'invalidité. Les résultats pourront en être, prochainement, communiqués aux commissions intéressées des deux Assemblées parlementaires. En conséquence, il ne pourra être répondu à l'honorable parlementaire qu'au moment de cette communication; 3° au 31 décembre 1955, le nombre des bénéficiaires de l'indemnité de soins aux tuberculeux, prévue à l'article L. 41 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre, s'élève à 44.052 et se répartit comme suit: *a*) guerre 1914-1918 et théâtres d'opérations extérieurs: 11.111; *b* et *c*) guerre 1939-1945 y compris l'Indochine: 19.912; *d*) hors guerre: 10.227; *e*) victimes civiles guerre 1914-1918: 2.802. Les bénéficiaires de pensions au titre d'infirmités contractées ou aggravées dans les théâtres d'opérations extérieurs sont groupés soit avec les catégories de la guerre 1914-1918, soit éventuellement avec celles de la guerre 1939-1945

3732. — **M. Mouton** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** quel est, à la date du 31 décembre 1955: 1° le nombre de veuves de guerre et d'orphelins: *a*) guerre 1914-1918; *b*) guerre 1939-1945; *c*) théâtres d'opérations extérieurs; *d*) hors guerre; *e*) victimes civiles des guerres 1914-1918 et 1939-1945; 2° le nombre des ascendants: *a*) guerre 1914-1918; *b*) guerre 1939-1945; *c*) théâtres d'opérations extérieurs; *d*) hors guerre; *e*) victimes civiles des guerres 1914-1918 et 1939-1945. (*Question du 31 octobre* 1956.)

Réponse. — Le ministère des affaires économiques et financières qui a terminé le dépouillement des pensions d'invalidité servies, au titre du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre, poursuit activement celui des pensions d'ayants cause recensées en 1953. Ce dépouillement, de même que pour les pensions d'invalidité, s'intègre progressivement dans la comptabilité mécanographique mise en œuvre au fur et à mesure du dépouillement des inscriptions (concessions ou radiations) du grand livre de la dette publique intervenues depuis 1953. Tant que les résultats définitifs de ces opérations conjointes ne seront pas connus, le ministre des anciens combattants et victimes de guerre ne pourra utilement répondre à la question posée par l'honorable parlementaire.

4496. — **M. Tourné** expose à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** la situation d'un ancien combattant de la guerre 1914-1918 à qui il appartenait de faire la preuve qu'il avait effectivement participé à des missions aériennes, comme mitrailleur, pour l'obtention de la carte du combattant. Or, seuls les officiers et sous-officiers qui furent ses pilotes pouvant apporter ces preuves, l'intéressé s'est adressé au ministère de l'air, qui lui a fait savoir que les archives et donc les adresses des officiers et sous-officiers en question étaient secrètes. Il lui demande s'il ne serait pas possible que ses services se mettent en rapport avec les services du ministère de l'air afin de se procurer les preuves matérielles de la participation de l'intéressé à des missions de combat au cours de la guerre 1914-1918. (*Question du 18 décembre* 1956.)

Réponse. — Le cas de M. Justin Carol, que concerne la présente question, a fait l'objet d'une demande de précisions au secrétariat d'Etat aux forces armées (air). L'honorable parlementaire sera tenu informé de la réponse donnée et de la suite qu'il aura été possible de réserver à la requête de l'intéressé.

4626. — **M. Tourné** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** quels sont: 1° le nombre des demandes d'emploi réservé qui ont reçu satisfaction au cours de l'année 1956; 2° le nombre des demandes d'emploi réservé en instance dans les services de son ministère. (*Question du 28 décembre* 1956.)

Réponse. — 1° Le nombre de candidats désignés au cours de l'année 1956 (c'est-à-dire pour la période du 1er octobre 1955 au 30 septembre 1956, correspondant au cycle annuel d'instruction des candidatures), pour l'attribution d'un emploi réservé, est le suivant: 5.703 (métropole), 678 (Algérie). 2° Le nombre de candidats restant à désigner s'établit ainsi: 9.892 (métropole), 5.089 (Algérie).

BUDGET

1899. — **M. de Léotard** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget:** 1° combien il existe à Paris de cantines ou restaurants de ministères et d'administrations; 2° combien ces cantines ou restaurants servent de repas par semaine et à quels prix moyens; 3° quels sont les impôts, taxes et charges sociales que doivent acquitter cesdits restaurants ou cantines; 4° quelle est leur participation aux « frais généraux » du ministère ou de l'administration (éclairage, chauffage, assurances, taxe locale, patente, etc.); 5° quels sont les impôts et taxes qui frappent les restaurants du secteur dit « libre », lequel doit ajouter aux prix de revient les frais généraux et la rémunération du capital.

1900. — **M. de Léotard** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget:** 1° combien il existe dans la Seine, notamment, de cantines de ministères, administrations, régie d'Etat ou entreprises nationales; 2° quel est, par grande catégorie, leur chiffre d'affaires; 3° quels impôts, taxes et charges sociales elles doivent acquitter; 4° si, dans les prix de revient, sont communément calculés les frais de loyer, de personnel, de chauffage, d'éclairage, de banque, etc.; 5° si ces cantines sont, comme dans le secteur privé, l'objet de la sollicitude de certains polyvalents et si des cas d'abus, sinon de fraudes, consécutifs à des inspections peuvent être signalés. (*Questions du 29 mai* 1956.)

Réponse. — 1°, 2° et 4° les renseignements demandés par l'honorable parlementaire ne sont pas en la possession du département des finances; 3° les cantines ou restaurants des administrations bénéficient du même régime fiscal que les cantines d'entreprises et elles doivent, comme ces dernières, acquitter le versement forfaitaire de 5 p. 100 afférent aux salaires versés à leur personnel. En ce qui concerne les charges sociales, l'examen de la question posée relève de la compétence de M. le ministre des affaires sociales; 5° les restaurateurs du secteur privé supportent, dans les conditions de droit commun, le versement forfaitaire sur les salaires et la taxe d'apprentissage, la contribution des patentes et les taxes annexes à cette contribution, l'impôt sur le revenu des personnes physiques ou l'impôt sur les sociétés et la taxe locale sur le chiffre d'affaires au taux de 8,50 p. 100. Les cantines des administrations, comme, d'une manière générale, les cantines d'entreprises, sont exonérées des taxes sur le chiffre d'affaires dans les conditions prévues par des décisions administratives des 23 mars 1942 et 19 mars 1943. Par conséquent, les agents des administrations fiscales s'abstiennent, en principe, de procéder spécialement à leur égard à des vérifications de comptabilité et ils n'opèrent des contrôles dans ces organismes qu'en cas de fraudes ou d'abus.

2760. — **M. Helluin** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** s'il n'estime pas qu'une hausse récente des prix du tabac a produit un effet psychologique fâcheux chez les vieux travailleurs étant donné surtout que cette hausse est intervenue au lendemain de la promulgation du fonds national de solidarité. Il lui demande s'il ne serait pas possible d'allouer aux vieux travailleurs une quantité mensuelle de tabac égale et au même prix que la quantité allouée à la troupe. (*Question du 25 juillet* 1956.)

Réponse. — L'allocation aux vieux travailleurs d'une quantité mensuelle de tabac à des conditions identiques à celles consenties en faveur de la troupe, provoquerait une perte substantielle de recettes pour le Trésor public (une cinquantaine de milliards environ). Il n'est donc pas possible pour ce motif, de retenir la suggestion faite par l'honorable parlementaire.

3807. — **M. Charles Margueritte** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** s'il n'estime pas indispensable pour favoriser l'industrie du tourisme, si importante pour l'économie du pays, et à un moment où les prévisions d'un afflux d'étrangers semblent se préciser de plus en plus, d'appliquer à l'industrie hôtelière une taxation plus libérale et, notamment, si la taxe locale qui est appliquée au taux majoré de 8,50 p. 100 ne pourrait pas être appliquée, eu égard d'ailleurs aux promesses faites, au taux de 2,75 p. 100. Dans la négative, serait-il possible, néanmoins d'envisager une taxation différenciée, selon l'importance des hôtels. (*Question du 6 novembre* 1956.)

Réponse. — Les affaires réalisées par les hôteliers sont soumises à la taxe locale au taux de 8,50 p. 100 en vertu des articles 8, 4° et 9, I, *a* du décret n° 55-465 du 30 avril 1955 portant réforme des taxes sur le chiffre d'affaires. Ce tarif correspond sensiblement à l'ensemble des taxes qui étaient exigées sur ces affaires antérieurement à l'entrée en vigueur du décret précité: taxe sur les presta-

tions de services de 5,80 p. 100, taxe sur les transactions de 1 p. 100 et taxe locale additionnelle de 1,50 p. 100 à 1,75 p. 100 selon les communes. Les affaires réalisées par les hoteliers constituent indiscutablement des prestations de services, catégorie d'affaires dont l'ensemble doit demeurer grevé de la même charge fiscale, indépendamment de l'affectation — au profit de l'Etat ou des collectivités locales — de la taxe qui leur est applicable. En tout état de cause, l'économie des taxes sur le chiffre d'affaires ne permet pas d'envisager une taxation différenciée selon l'importance des hôtels.

4157. — M. Christiaens expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** le cas d'une société à responsabilité limitée à caractère familial, qui, remplissant les conditions, désire opter pour le régime des sociétés de personnes. Cette société a des réserves pour 100 millions de francs. Il lui demande: 1° si cette société porte, avant d'opter, ces réserves au capital (taux réduit de 1,40 p. 100), cette somme de 100 millions de francs sera-t-elle soumise à la taxe de 15 p. 100; 2° dans l'affirmative, pourquoi pénaliser les sociétés à responsabilité limitée qui vont opter, en leur faisant régler la taxe de 15 p. 100 sur les réserves incorporées au capital, alors que ces réserves ne sont pas distribuées et ont déjà supporté l'impôt sur les sociétés. (*Question du 29 novembre 1956.*)

Réponse. — 1° Réponse affirmative; 2° l'article 3, paragraphe I, du décret n° 55-594 du 20 mai 1955 précise que la taxe de 15 p. 100 est assise sur les mêmes bases que la taxe proportionnelle sur le revenu des valeurs mobilières. Or, le passage du régime des sociétés de capitaux au régime des sociétés de personnes, qui est la conséquence directe de l'option prévue par l'article 3, paragraphe IV, du décret précité, est assimilé, sur le plan fiscal, à une cessation d'entreprise, opération donnant, notamment, ouverture à l'impôt de distribution sur l'intégralité du boni de liquidation (pour le calcul duquel entrent en compte les réserves capitalisées depuis le 1er janvier 1949), à l'exception seulement des bénéfices et des réserves n'ayant pas supporté l'impôt sur les sociétés et qui ne sont pas soumis à cet impôt à l'occasion de l'option (dotation, provisions, réserves de réévaluation, plus-values acquises par les divers éléments de l'actif). Ainsi, loin de se trouver pénalisées, les sociétés à responsabilité limitée qui remplissent les conditions requises pour bénéficier du régime de faveur institué par l'article 3, paragraphes I et III, du décret du 20 mai 1955, profitent d'un avantage fiscal appréciable, dès lors que la taxe spéciale de 15 p. 100 se substitue, en l'occurrence à la taxe proportionnelle de distribution et à la surtaxe progressive qui seraient normalement exigibles. Il est fait observer, par ailleurs, que l'incorporation des réserves au capital effectuée par une société à responsabilité limitée avant son option pour le régime fiscal des sociétés de personnes, donne, en principe, ouverture au droit d'apport au taux majoré de 6 p. 100 édicté par l'article 719, paragraphe 1er du code général des impôts, sauf application éventuelle du tarif réduit de 2 p. 100 prévu au même article, si l'opération porte sur la réserve spéciale de réévaluation visée à l'article 47 du code précité.

4173. — M. Antoine Guitton expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** que le décret du 4 janvier 1955 a abrogé la loi du 23 mars 1855 sur la transcription, et lui demande: 1° quel est le nombre de personnes recrutées dans les différentes conservations des hypothèques de la métropole depuis la mise en application dudit décret; 2° les mesures qu'il entend prendre pour réduire le personnel dans chaque conservation, ajoutant que les fiches créées par le décret du 4 janvier 1955 sont établies à la main, ce qui semble, pour le moins, anormal à l'époque actuelle. (*Question du 30 novembre 1956.*)

Réponse. — 1° Depuis l'entrée en application du décret du 4 janvier 1955, il a été procédé, pour les besoins de la réforme hypothécaire, au recrutement de 100 agents titulaires, 250 agents contractuels et 275 auxiliaires; 2° la réduction du personnel dans les conservations ne paraît pas devoir être envisagée avant d'assez longs délais. En effet, le décret du 4 janvier 1955, en créant un fichier immobilier fondé sur une identification précise des personnes et des immeubles et dont la tenue doit faciliter, dans l'avenir, la délivrance des renseignements hypothécaires, a imposé des sujétions très lourdes, qui sont venues s'ajouter aux tâches anciennes des conservations, tâches qui n'ont pas été modifiées malgré l'abrogation de la loi du 23 mars 1855. L'obligation de faire face à cette dualité de tâches subsistera tant que la nouvelle documentation hypothécaire, constituée progressivement, ne sera pas substituée à l'ancienne. D'autre part, les programmes de constructions immobilières et de remembrements fonciers envisagés pour les prochaines années auront leur répercussion sur les conservations des hypothèques, dont le service doit être accéléré pour éviter de gêner ces opérations. Il n'est pas sans intérêt de noter que les frais de fonctionnement du service hypothécaire qui sont couverts par les prélèvements sur les salaires versés à l'occasion de l'exécution des formalités, sont supportés, en définitive, par les seuls usagers; ceux-ci sont, dès lors, en droit d'attendre que l'Etat mette à la disposition des conservations tout le personnel nécessaire. Une amélioration du rendement pourrait cependant être obtenue par une modernisation des méthodes de travail et par l'utilisation des procédés modernes de reproduction pour la délivrance des renseignements. Des études sont entreprises en vue de la modernisation des méthodes de travail dans les conservations et les dispositions de l'article 93 de la loi n° 56-780 du 4 août 1956 permettront, le moment venu, d'appliquer les conclusions de ces études. L'emploi des moyens mécaniques pour l'annotation des fiches semble, toutefois, devoir être écarté, pour le motif principal qu'il s'agit d'un travail délicat d'analyse, et non de simple copie, comportant, au surplus, des mentions dans diverses parties des fiches et, comme tel, ne permettant pas une utilisation rationnelle de la machine à écrire.

4280. — M. Delabre expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** la situation des transporteurs correspondants de la Société nationale des chemins de fer français, suite à la loi n° 56-780 du 4 août 1956 et du décret n° 56-933 du 19 septembre 1956 qui a supprimé la taxe de prestations de services pour les transports par camions. La rémunération des correspondants de la Société nationale des chemins de fer français pour la livraison des colis est incorporée dans les prix de transport S. N. C. F. Il lui demande s'ils doivent encore acquitter la taxe de prestation de services pour la livraison des colis par voiture hippomobile. Pour les transports de mobilier pour les ouvriers (sans emballage, ni camions spéciaux, ni personnel de manutention), avec un camion et son chauffeur, ce travail peut-il être considéré exclusivement comme transport et exonéré complètement de la taxe de prestation de services en raison de ce que les taxes sont payées à la tonne. (*Question du 6 décembre 1956.*)

Réponse. — 1° En raison de leur faible importance, il a paru possible d'admettre que les transports routiers hippomobiles soient exonérés de la taxe sur les prestations de services, bien que les véhicules utilisés échappent aux taxes instituées par le décret n° 56-933 du 19 décembre 1956; 2° en matière de déménagement de mobilier, seule échappe à la taxe sur les prestations de services la fraction du prix représentative du transport. Lorsqu'il n'est pas fourni d'autre prestation que le transport proprement dit, l'intégralité du prix échappe à l'imposition. Toutefois, une réponse définitive ne pourrait être donnée que si, par l'indication du cas particulier évoqué par l'honorable parlementaire, l'administration était mise en mesure de faire effectuer une enquête.

4285. — M. Degoutte expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** qu'une société d'intérêt collectif agricole, société civile régie par la législation sur le crédit mutuel et la coopération agricole, a pour objet de faire effectuer par le personnel de la société, pour le compte de ses membres, des opérations de construction, aménagement et réfection de bâtiments d'habitation ou d'exploitation agricole ou d'artisanat rural. Il demande: 1° si ces opérations doivent être considérées comme des travaux immobiliers passibles de la T. V. A. sur 61 p. 100 de leur montant, ou restent, comme il semblerait logique, en dehors du champ d'application des taxes sur le chiffre d'affaires (art. 256 du C. G. I.), étant fait observer que l'administration admet (décisions 6179 et 1779 des 12 octobre 1954 et 31 mai 1955) que les constructions effectuées pour leur propre compte par de simples particuliers ne soient pas soumises à la T. V. A.; 2° de confirmer qu'en tout état de cause, ces opérations de construction, aménagements et réparations, lorsqu'elles concernent des logements d'habitation répondant aux normes des logements économiques et familiaux, ne sont pas soumises aux taxes sur le chiffre d'affaires, en vertu de l'article 55, paragraphe 1er, de la loi n° 54-817 du 14 août 1954. (*Question du 6 décembre 1956.*)

Réponse. — L'application combinée des articles 256, 263-I (2°), 260 (4°), 273 (4° et 5°), du code général des impôts conduit à imposer à la T. V. A. de 19,50 p. 100, avec une réfaction de 39 p. 100, la valeur de toutes les constructions, installations et réparations immobilières, quelles que soient la destination des ouvrages et la qualité de la personne physique ou morale qui se charge de réaliser ces opérations. Les dérogations admises par l'article 55 de la loi du 14 août 1954 et par les décisions administratives n° 6179 du 12 octobre 1954 et n° 1779 du 31 mars 1955 concernent uniquement les particuliers et les groupements de particuliers du type « castors » qui construisent eux-mêmes des logements économiques et familiaux. Aussi, au cas particulier, le régime de droit commun est applicable, les travaux de construction et de réparation étant effectués par le personnel d'une société civile.

4326. — M. Raphaël Babet expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget:** 1° que, dans le cadre de la loi F. I. D. E. S. du 30 avril 1946, a été créée une société anonyme d'économie mixte et de société immobilière du département de La Réunion ayant le même objet que les organismes métropolitains chargés de la construction d'habitations (habitations à bon marché, habitations à loyer modéré, etc.); 2° que des conventions stipulent que le département et la commune cèdent gratuitement à cette société des terrains nus, à charge par celle-ci d'y construire des dispensaires ou des immeubles à usage d'habitation; 3° que les droits d'enregistrement en matière de donation, représentant environ 50 p. 100 de la valeur vénale des terrains, sont un obstacle à la réalisation de ces donations. Il demande si cette société d'économie mixte ne peut être assimilée aux organismes métropolitains constitués dans le même but social en ce qui concerne l'exonération des droits d'enregistrement. (*Question du 8 décembre 1956.*)

Réponse. — Sous réserve de l'examen des circonstances particulières de l'affaire, les cessions de terrains visées dans la question paraissent pouvoir être considérées, au point de vue fiscal, comme faites à titre onéreux, dès lors qu'une charge de construire est imposée à la société bénéficiaire. Ces cessions sont donc susceptibles de profiter éventuellement des avantages fiscaux prévus en faveur de certaines acquisitions à titre onéreux, soit par l'article 1371 du code général des impôts, soit par l'article 1372 *bis* du même code, soit par l'article 132 de la loi n° 56-780 du 4 août 1956.

4360. — **M. Monnier** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** quels sont les effectifs spécialement employés par le service des contributions indirectes, à Paris et aussi en province, pour comptabiliser et rajuster les redevances ou indemnisations concernant les meuniers, les semouliers et les boulangers, effectifs à indiquer en titulaires et contractuels, en comptables et en contrôleurs. (*Question du 11 décembre 1956.*)

Réponse. — Les travaux d'assiette et de comptabilité relatifs au rajustement du prix des farines opéré dans le cadre de l'article 7 de la loi du 15 mars 1943 ne sont pas assurés par un personnel spécialisé, mais sont confondus dans l'ensemble des tâches normalements dévolues aux services de constatation et aux comptables des contributions indirectes.

4434. — **M. Cagne** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** les difficultés créées aux familles ouvrières par sa décision du 30 juillet 1956 de bloquer le crédit de 150 millions de francs que le conseil d'administration de la caisse nationale de sécurité sociale avait affecté, en juin dernier, à la création et au développement des maisons familiales de vacances, en attendant la mise en œuvre du deuxième plan d'équipement social. Il lui demande, en raison du caractère social de ces maisons familiales, s'il n'envisage pas de rapporter cette décision. (*Question du 14 décembre 1956.*)

Réponse. — L'opposition, formulée par le secrétaire d'Etat au budget à l'encontre de la délibération du conseil d'administration de la caisse nationale de sécurité sociale, relative à la participation du fonds d'action sanitaire et sociale à la création et au développement de maisons familiales de vacances, a été levée récemment pour l'année 1956. Cependant, les modalités de l'aide que la caisse nationale envisagerait d'accorder à ces institutions doivent être revues compte tenu de l'action qui doit être menée dans le domaine de l'équipement sanitaire et social du pays. Aussi, la participation de la sécurité sociale au financement des maisons familiales de vacances en 1957, devra-t-elle faire l'objet d'une nouvelle étude.

4435. — **M. de Tinguy** rappelle à **M. le secrétaire d'Etat au budget:** 1° la décision n° 717 2/1 du 7 février 1951 de la direction générale des contributions directes; 2° l'instruction n° 177 du 30 juin 1954 de la direction générale des impôts; 3° l'instruction administrative n° 5 B 2/1 et 2/2 du 5 janvier 1956, concernant les « ravelons » vendus par les exploitants de carrière; et lui demande: 1° si une simple instruction, qui ne peut avoir qu'un caractère indicatif de la doctrine administrative, peut valablement annuler une décision laquelle a, au contraire, une force réglementaire, et si une nouvelle décision n'aurait pas dû intervenir pour annuler explicitement les effets de la décision n° 717 2/1 du 7 février 1951, spéciale aux ravelons. Dans le cas où l'instruction du 5 janvier 1956 serait cependant reconnue annuler valablement ladite décision n° 717 2/1 du 7 février 1951; 2° rappelant qu'il est toujours admis qu'un changement de la doctrine administrative ou un revirement de la jurisprudence entraînant une aggravation de la situation des redevables ne prennent effet, quels que soient les impôts et taxes en cause, que du jour où a été prise la décision de doctrine ou de jurisprudence qui aboutit à cette aggravation, si cette prescription ne doit pas recevoir son application en l'espèce, et si, en conséquence, toutes directives nécessaires ne doivent pas être données, de toute urgence, aux agents de l'administration fiscale pour que ne soient pas retenues les ventes de ravelons effectuées antérieurement au 5 janvier 1956, ainsi que la direction générale des impôts, déjà questionnée directement, en avait verbalement donné l'assurance. (*Question du 14 décembre 1956.*)

Réponse. — Les ravelons constituent des produits de carrière normalement passibles de la taxe sur la valeur ajoutée au taux de 19,50 p. 100. Toutefois, en raison des hésitations qui ont pu résulter de la qualification de ces matériaux, l'administration a précisé qu'il ne devait pas être insisté sur l'exigibilité de cette taxe pour la période antérieure au 5 janvier 1956.

4511. — **M. François Bénard (Hautes-Alpes),** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** si les bénéficiaires de pensions concédées au titre de l'article 22 de la loi du 14 avril 1924 (invalidité non imputable au service) peuvent prétendre à la revision de leurs pensions, en application des dispositions de l'article L. 42 du code des pensions civiles et militaires de retraite, et si lesdites pensions peuvent être élevées, suivant que le pensionné est capable ou non d'exercer une activité rémunérée, à un pourcentage de 30 ou 40 p. 100 des émoluments de base (ces émoluments n'étant pris en compte que dans la limite du plafond retenu pour la détermination de la cotisation de sécurité sociale) augmenté du montant de la majoration pour tierce personne, lorsque le pensionné est obligé d'avoir recours d'une manière permanente à l'assistance d'autrui pour accomplir les actes ordinaires de la vie. (*Question du 19 décembre 1956.*)

Réponse. — Réponse négative. Conformément aux dispositions du paragraphe II de l'article 61 de la loi du 20 septembre 1948, les pensions d'invalidité concédées sous l'empire de la loi du 14 avril 1924 ne peuvent bénéficier du nouveau régime institué par ladite loi du 20 septembre 1948, reprise par le code des pensions civiles et militaires de retraite et, notamment, de la garantie des avantages prévus par la législation sur la sécurité sociale, telle la majoration pour assistance d'une tierce personne.

4541. — **M. Perroy** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** le cas suivant: les époux A et leur fille, Mme B et son mari, achètent ensemble à M. C une maison libre de toute location et occupation en vue de leur habitation principale conjointe. Cette acquisition faite, la cohabitation des époux A et B s'est avérée impossible et seuls les époux A ont pris possession de la maison en cause. En conséquence, les époux B ont cédé à leurs parents A la moitié indivise leur appartenant dans ladite maison. Il lui demande si le bénéfice de la loi du 10 avril 1954 peut être accordé aux époux A et B pour leur acquisition conjointe de M. C, et aux époux A pour l'acquisition de la moitié indivise appartenant aux époux B. (*Question du 20 décembre 1956.*)

Réponse. — L'acquisition conjointe réalisée par les époux A et les époux B, ainsi que la cession de droits indivis consentie par les époux B aux époux A sont susceptibles, l'une et l'autre, de bénéficier des allégements de droits prévus à l'article 1371 *octies* du code général des impôts.

4557. — **M. Jean Guitton** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget:** 1° comment doivent être établies les bases de perception des droits d'enregistrement édictés respectivement par les articles 1371-3 et 721-1 du code général des impôts lors de la présentation à la formalité d'un acte portant vente d'une parcelle de terrain d'une superficie inférieure à 2.500 mètres carrés destinée à la construction d'une maison à usage d'habitation dans un délai inférieur à quatre années, alors que partie seulement de cette parcelle provient à l'acquéreur de tout ou partie d'une acquisition de moins de quatre ans; 2° la ventilation doit-elle être faite par les parties sous le contrôle de l'administration ou celle-ci est-elle en droit d'exiger l'application des règles suivies en matière d'acquisition de parcelle d'une superficie supérieure à 2.500 mètres carrés par maison à construire exposées au B. O. I. 5582 (répartition proportionnelle aux surfaces). (*Question du 21 décembre 1956.*)

Réponse. — 1° et 2° Pour permettre, dans l'hypothèse susvisée, la comparaison prévue au paragraphe III de l'article 1371 du code général des impôts, les parties doivent, au moyen d'une déclaration estimative soumise au contrôle de l'administration, répartir le prix de vente entre la partie du terrain acquise depuis moins de quatre ans et le surplus du même terrain.

4582. — **M. Halbout** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** si l'exonération ou la réduction prévues par l'article 35 de la loi du 10 avril 1954 peut profiter à l'acquéreur, lorsque le locataire de l'immeuble vendu intervient lui-même à l'acte de vente pour résilier à l'instant sa location. (*Question du 26 décembre 1956.*)

Réponse. — Réponse affirmative, sous réserve que le locataire, ou bien évacue effectivement l'immeuble à la date du transfert de propriété, en sorte que l'acquisition porte sur un logement libre de toute location et de toute occupation, ou bien procède à un échange de logements avec l'acquéreur (ou son conjoint, ses ascendants ou descendants), et à la condition, dans chacune de ces hypothèses que l'acquéreur (ou l'un des membres de sa famille susdésignés) transporte son habitation principale dans l'immeuble vendu dans un délai de deux ans à compter du transfert de propriété.

4583. — **M. de Menthon** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** quelle est la situation, en regard de la taxe différentielle, des véhicules automobiles qui ne sont pas en service depuis plusieurs années, pour cause de vétusté ou d'avarie grave, et dont la mise en service n'est pas actuellement prévue. (*Question du 26 décembre 1956.*)

Réponse. — Bien que la taxe différentielle sur les véhicules à moteur instituée par la loi n° 56-639 du 30 juin 1956 frappe la possession d'un véhicule et non son utilisation, il n'est pas insisté pour le payement de cette taxe si le véhicule est inutilisé pendant la durée entière d'une période d'imposition, mais toute utilisation, même accidentelle du véhicule au cours de cette période, qu'elle soit le fait du propriétaire ou d'une autre personne (notamment d'un acquéreur), est subordonnée au payement préalable de la taxe et du droit supplémentaire de 10 p. 100 prévu au paragraphe 1er de l'article 5 du décret n° 56-875 du 3 septembre 1956. A défaut, le propriétaire serait passible des sanctions prévues au paragraphe 2 du même article.

4584. — **M. de Menthon** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** le cas suivant: deux époux ont acquis, en août 1954, dans la commune de leur résidence, un immeuble comportant un logement et ont bénéficié du régime fiscal prévu par l'article 1371 *octies* du code général des impôts. En réalité, ce logement n'a pas été occupé par les acquéreurs mais par la mère de l'époux, entre le mois d'octobre 1955 et le mois de mai 1956, et sera de nouveau occupé chaque année par la même personne au cours de la même période. Il est précisé que cette dame possède personnellement dans une autre commune où elle est imposée à la surtaxe progressive, une maison de campagne isolée où elle habite pendant la belle saison, mais qu'elle se trouve dans l'obligation de résider pendant l'hiver dans le logement acheté par son fils. Il lui demande si l'administration est aujourd'hui (novembre 1956) fondée à réclamer aux acquéreurs les compléments de droits et taxes majorés des

intérêts au taux légal, par le seul motif que le logement en cause n'est pas occupé à titre principal au sens de l'article 35-1 de la loi n° 54-404 du 10 avril 1954. (*Question du 26 décembre 1956.*)

Réponse. — La question de savoir si la mère de l'acquéreur peut être considérée comme ayant transporté son habitation principale dans le logement acheté par son fils, rendant ainsi définitifs les allègements de droits appliqués à l'acquisition, est une question de pur fait qui ne pourrait être utilement résolue que si, par l'indication des noms et adresses des intéressés, ainsi que de la situation de l'immeuble, l'administration était mise à même de faire procéder à une enquête sur ce cas particulier. En tout état de cause, les intérêts de retard au taux légal édictés par l'article 9 du décret n° 55-566 du 20 mai 1955 ne peuvent être exigés dès lors que l'acquisition est antérieure à l'entrée en vigueur de ce texte.

4585. — M. Mérigonde expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** le cas d'une personne qui fait donation à ses deux enfants de la toute propriété d'une maison, en imposant à ceux-ci de la loger dans ladite maison et ses dépendances; que cette maison, indivisible en nature, sans morcellement, a été attribuée à l'un des enfants à charge de supporter la condition ci-dessus et de payer une soulte à son codonataire. Il lui demande si le bénéficiaire de la donation sera en droit de bénéficier des allègements prévus à l'article 1371 *octies* du code général des impôts, cette maison constituant actuellement l'habitation principale de sa mère, et étant destinée à conserver cette affectation. (*Question du 26 décembre 1956.*)

Réponse. — Réponse négative si, ainsi que les termes de la question le laisse supposer, la donatrice se réserve un véritable droit d'usage et d'habitation sur la maison donnée (cf. R. S. E. B. à M. Geoffroy, sénateur, *Journal officiel* du 4 juillet 1956, déb. Cons. Rép., p. 1359, col. 2).

EDUCATION NATIONALE, JEUNESSE ET SPORTS

4160. — M. Viatte demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports,** s'il peut lui faire connaître le régime des vacances scolaires dans les pays suivants: 1° Etats-Unis d'Amérique; 2° U. R. S. S.; 3° Grande-Bretagne; 4° Allemagne de l'Ouest; 5° Italie. (*Question du 29 novembre 1956.*)

Réponse. — Le ministère de l'éducation nationale est en possession des renseignements demandés par l'honorable parlementaire pour trois des pays indiqués. Le régime des vacances scolaires de ces pays est le suivant: 1° Grande-Bretagne. Angleterre: écoles de l'Etat: Noël: trois semaines et demie; Pâques: trois semaines et demie (quelquefois réparties entre Pâques et la Pentecôte); été: deux mois de fin juillet au 15 ou 20 septembre. Ecoles privées: Noël: un mois; Pâques et Pentecôte: un mois; été: deux mois. Ecosse: écoles de l'Etat: Noël: quinze jours; Pâques: quinze jours; été: huit semaines entre fin juin et fin août. Ecoles privées: peu nombreuses, leur régime est sensiblement le même que celui des écoles anglaises. 2° Allemagne de l'Ouest. Les dates de vacance varient avec chaque Land. Dans l'ensemble on peut dire que les élèves allemands bénéficient: à Noël: de deux semaines; à Pâques: de deux semaines; à la Pentecôte: de trois à dix jours; en été: de quatre à cinq semaines; en octobre: de cinq à quinze jours. Il convient de souligner que l'année scolaire prend fin et commence à Pâques et non en octobre. 3° Italie. Noël: dix jours; Pâques: une semaine; été: approximativement: du 15 juin au 31 août. Les renseignements concernant les U. S. A. et l'U. R. S. S. ne sont pas encore parvenus au ministre de l'éducation nationale, qui ne manquera pas de les communiquer à l'honorable parlementaire dès qu'ils seront en sa possession.

JUSTICE

4191. — M. Chamant expose à **M. le ministre d'Etat, chargé de la justice,** que, conformément au décret du 4 janvier 1955 et aux textes postérieurs concernant la réforme hypothécaire, les notaires doivent demander à la direction du cadastre la délivrance d'extraits de la matrice dits « D1 » ou « D3 », préalablement à la rédaction de leurs actes: le délai de délivrance est en principe de cinq jours auxquels il y a lieu d'ajouter éventuellement les délais d'acheminement du courrier. Or, il arrive assez fréquemment que les notaires soient appelés pour rédiger des actes dont l'urgence ne permet pas de satisfaire aux obligations ci-dessus, par exemple dans le cas de donation de biens présents, à l'article de la mort. Il demande si, dans ces conditions, les notaires ont la latitude de refuser de prêter leur ministère, qu'ils sont tenus de prêter en vertu de la loi du 28 ventôse an II, et si, le cas échéant, les parties auxquelles ce concours a été refusé peuvent exiger une action disciplinaire ou en dommages intérêts contre le notaire, ou si le notaire peut rédiger l'acte de suite et requérir la délivrance des extraits cadastraux postérieurement à la signature de l'acte. Dans ce cas, quelle doit être l'attitude du conservateur lors de la publication de l'acte. (*Question du 30 novembre 1956.*)

Réponse. — Il semble que les cas dans lesquels les parties et un notaire, requis de dresser un acte sujet à publicité dans un bureau des hypothèques, se trouvent, en raison de l'urgence, dans l'impossibilité matérielle de désigner les immeubles objets de cet acte conformément aux dispositions de l'article 7 du décret n° 55-22 du 4 janvier 1955 portant réforme de la publicité foncière, et des articles 18 à 21 du décret n° 55-1350 du 14 octobre 1955 pris pour l'application du décret du 4 janvier 1955, soient pratiquement très rares. Il convient d'observer à ce sujet que le délai demandé pour la transmission de l'extrait cadastral peut être inférieur à cinq jours. Toutefois, cette impossibilité matérielle peut exister dans le cas signalé d'un mourant désirant faire une donation. Dans une hypothèse de cette nature, il semble, sous réserve de l'interprétation souveraine des tribunaux, que l'acte puisse se borner à mentionner expressément l'impossibilité matérielle, pour les parties, de se procurer, en raison de l'urgence, soit la désignation cadastrale exacte des immeubles, soit l'extrait cadastral afférent à cet immeuble, et qu'une mention précisant la désignation cadastrale de l'immeuble puisse, ultérieurement, être rédigée à la suite de la minute de l'acte, au vu, le cas échéant, d'un extrait cadastral requis postérieurement à la rédaction de l'acte lui-même. Il semble, sous la même réserve, que le conservateur des hypothèques soit tenu de procéder à la publication de l'acte et de la mention complémentaire, et que le notaire ne soit pas fondé, sous peine de dommages intérêts, et, éventuellement, de poursuites disciplinaires, à refuser de prêter son ministère.

RECONSTRUCTION ET LOGEMENT

4025. — M. Raingeard demande à **M. le secrétaire d'Etat à la reconstruction et au logement:** 1° s'il est exact que son département envisage de décerner prochainement les titres de propriété des immeubles reconstruits exclusivement pour les terrains; 2° dans l'affirmative, quand interviendrait la délivrance des titres de propriété concernant les constructions édifiées sur ces terrains et s'ils seraient délivrés gratuitement dans l'esprit de l'article 2 de la loi du 28 octobre 1946; 3° sur quelle disposition législative ou réglementaire, ou quelle jurisprudence, s'appuierait cette distinction éventuelle faite entre les terrains et les constructions qui sont édifiées au titre des dommages de guerre. (*Question du 19 novembre 1956.*)

Réponse. — La reconstruction des immeubles individuels ne soulève pas de difficultés en ce qui concerne les droits de propriété; il n'est besoin d'aucun titre spécial. Si la reconstruction est précédée par un remembrement des terrains, le terrain nouveau est attribué par l'acte de clôture pris conformément à la procédure instituée par la loi validée du 11 octobre 1940-9 juillet 1941, ou encore par attribution provisionnelle ou remembrement amiable. Lorsqu'il s'agit d'immeubles collectifs, les mêmes dispositions s'appliquent à l'attribution du terrain, dont chaque copropriétaire reçoit une quote-part. Pour les bâtiments correspondants, il est nécessaire de dresser à la fois un règlement de copropriété et des actes déclaratifs individuels qui fixent les droits de chacun. Il incombe aux groupements de reconstruction, mandataires des propriétaires intéressés en vertu de la loi du 16 juin 1948, de préparer l'ensemble de ces actes qui, depuis la réforme de la publicité foncière, doivent revêtir la forme authentique. Toutes ces mesures, qui ont été examinées avec les représentants des sinistrés, feront prochainement l'objet d'instructions détaillées aux services départementaux du secrétariat d'Etat à la reconstruction et au logement. Ces instructions préciseront notamment les modalités de prise en charge des frais entraînés par l'application de la procédure en cause.

4057. — M. Bourgeois expose à **M. le secrétaire d'Etat à la reconstruction et au logement** que ses services ont ordonné le blocage des versements à faire aux sociétés coopératives de reconstruction au titre d'indemnités de dommages de guerre revenant à leurs sinistrés adhérents, en vertu de décisions exécutoires, et cela jusqu'à résorption des disponibilités desdits organismes; que, par cette mesure, l'administration impose aux groupements susvisés, qui n'ont pas le droit d'avoir un capital propre, la mise en commun des fonds du compte « Travaux » pour les payements à effectuer aux entrepreneurs, enfreignant ainsi les règles strictes établies par la loi du 17 juin 1948 (art. 37). Il lui demande s'il n'estime pas devoir reconsidérer les instructions données par l'administration, afin de permettre aux sociétés coopératives de reconstruction, dont les mérites dans l'œuvre de la reconstruction ne sont plus à démontrer, de terminer leur mission dans des conditions normales. (*Question du 21 novembre 1956.*)

Réponse. — L'article 37 de la loi du 16 juin 1948 impose la tenue des comptes individuels qui permettent notamment de contrôler que les groupements de reconstruction n'engagent pas de travaux pour le compte d'un adhérent sans que les ressources correspondantes, dont la principale est l'indemnité de dommages de guerre, soient assurées. En ce qui concerne les payements proprement dits, la loi ne s'oppose pas à ce que les groupements utilisent en fonction des besoins des chantiers, comme ils le font constamment, les avances qu'ils reçoivent à valoir sur les indemnités de dommages de guerre. Les avances ainsi faites doivent être rapidement employées, comme le prévoit la loi du 28 octobre 1946. S'il a paru possible, dans la période de lancement des chantiers, de donner une certaine aisance à la trésorerie des groupements, il est nécessaire, alors que ces organismes vont entrer dans la phase de liquidation, de ramener leurs disponibilités à un volume normal; ce volume doit cependant rester suffisant pour que la marche régulière des chantiers soit assurée. C'est en ce sens que des instructions ont été données aux services départementaux. Il importe d'ailleurs que, de leur côté, les groupements recouvrent les sommes que certains de leurs adhérents restent leur devoir.

4443. — M. Masse expose à **M. le secrétaire d'Etat à la reconstruction et au logement** qu'aux termes du deuxième alinéa de l'article 7 de la loi n° 46-2389 du 28 octobre 1946 sur les dommages de guerre, « sont présumés, sauf preuve contraire, résulter de faits de guerre: ...; 2° les dommages causés aux biens des populations expulsées par l'ennemi ou évacuées d'office ou par ordre de l'auto-

rité militaire au cours des périodes et dans les régions qui seront précisées par décret »; que la région de Marseille n'a, jusqu'alors, fait l'objet d'aucun décret lui étendant l'application de ces dispositions, bien que des évacuations d'office aient été ordonnées par les autorités militaires et que des dommages en soient résultés pour les biens des populations. Il lui demande: 1° s'il a l'intention de prendre les décrets prévus par le texte cité ci-dessus en ce qui concerne la région et la ville de Marseille; 2° dans la négative, par quels moyens il compte permettre aux sinistrés de cette région d'obtenir l'application de la loi. (*Question du 14 décembre 1956.*)

Réponse. — Le décret n° 48-651 du 24 mars 1948 (*Journal officiel* du 10 avril 1948) a fixé, pour le département des Bouches-du-Rhône, la liste des communes évacuées d'office ou par ordre de l'autorité militaire. Y figurent certaines communes de l'arrondissement de Marseille, canton de la Ciotat. En ce qui concerne plus spécialement la ville de Marseille, la détermination des zones et des périodes d'évacuation avait soulevé des difficultés en raison notamment de la disparition ou de l'absence de documents officiels à cet égard. Une commission administrative a cependant, par la suite, procédé à la mise au point de la situation; un projet de décret établi en conséquence par les services de la reconstruction et du logement a été soumis au ministre des affaires économiques et financières. Dès signature, il sera publié au *Journal officiel*.

SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

4213. — **M. Isorni** demande à **M. le secrétaire d'Etat à la santé publique et à la population:** 1° s'il est légal et normal que les élèves des écoles des assistantes sociales et des infirmières fassent des stages dans les hôpitaux tous les matins de huit heures à midi, sans être rémunérées; 2° pourquoi ces élèves ne sont pas affiliées à la sécurité sociale comme les autres étudiants. (*Question du 1er décembre 1956.*)

2e réponse. — 1° Les stages accomplis dans les hôpitaux par les élèves infirmières et les élèves assistantes sociales font partie intégrante de l'enseignement qui leur est dispensé. Ils constituent en quelque sorte la mise en pratique des directives données par les monitrices sous la conduite desquelles sont placées les élèves. Il n'y a pas lieu de rémunérer des études expérimentales comme le seraient des services rendus par des infirmières diplômées. Telle est la raison pour laquelle il n'est pas prévu de rétribution à l'égard des élèves pour les indemniser des soins qu'elles prodiguent aux malades. S'il en était autrement, il est évident que le prix de journée des hôpitaux ne manquerait pas de s'en ressentir. D'autre part, il convient de faire remarquer à l'honorable parlementaire que les candidates peuvent solliciter le bénéfice de bourses d'études dont le montant maximum atteint 16.000 francs par mois.

4272. — **M. Tourné** demande à **M. le secrétaire d'Etat à la santé publique et à la population:** 1° quel est, dans le pays, le nombre d'établissements — d'Etat ou privés — spécialisés pour les enfants classés « déficients mentaux »; 2° s'il existe, dans ces établissements, un équipement approprié à l'éducation ou à la rééducation professionnelle des enfants; 3° si on peut leur apprendre un métier et lequel; 4° ce que deviennent ces enfants quand ils sont rééduqués; 5° quel est le pourcentage d'enfants reclassés. (*Question du 5 décembre 1956.*)

Réponse. — 1° Nombre d'établissements pour enfants inadaptés. Il existe en France 832 établissements spécialisés pour enfants inadaptés (centres d'observation, centres de rééducation, instituts médico-pédagogiques, homes de semi-liberté). Parmi ces établissements, il y a un établissement national: l'établissement national de bienfaisance A. Koenigswarter, à Gillevoisin (Seine-et-Oise), recevant 70 garçons d'âge post-scolaire. Les établissements ont une capacité totale de 51.234 lits. De ce chiffre sont exclues les écoles de perfectionnement qui relèvent du ministre de l'éducation nationale; 2° dans ces établissements, un personnel spécialisé et un matériel approprié permettent d'assurer aux enfants qui y sont hébergés un enseignement ou une formation professionnelle adaptés à leur état; 3° pour les enfants dont l'état mental permet de leur faire acquérir une formation professionnelle, différents métiers sont enseignés. Il est tenu compte, afin de leur assurer des débouchés, de la situation du marché de la main-d'œuvre tant sur le plan national que sur le plan local; 4° afin de s'assurer dans quelles conditions s'effectue la réinsertion sociale des mineurs, j'ai recommandé aux établissements la création d'un « service de suite ». Il est encore trop tôt pour pouvoir avoir une vue d'ensemble des résultats obtenus.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

4066. — **M. Pelleray** signale à **M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale** les doléances d'un grand nombre de ses allocataires qui se plaignent de ne point toucher leurs arrérages, et lui demande si, après les dernières mesures prises par le Parlement, de longs délais s'écouleront encore avant qu'il soit mis fin à ce retard. (*Question du 29 décembre 1956.*)

Réponse. — Au 1er décembre 1956, le nombre des allocations supplémentaires payées était de: 669.905. Au cours du seul mois de décembre, 400.221 nouvelles allocations ont été payées portant à 1.070.126 le nombre des bénéficiaires qui avaient perçu les arrérages de l'allocation à la date du 1er janvier 1957.

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application de l'article 97 du règlement.)

PRESIDENCE DU CONSEIL

Fonction publique.

4447. — 17 décembre 1956. — **M. Frédéric-Dupont** demande à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique:** 1° s'il est exact que le temps en qualité d'otage, dans les geôles de la gestapo situées sur le territoire français, n'est considérée comme période d'empêchement d'accéder à la fonction publique ouvrant droit à bonification que si la durée de la détention excède quatre-vingt-dix jours; 2° le cas échéant, s'il est dans les intentions du Gouvernement de faire modifier les textes en vigueur de telle sorte que les intéressés puissent bénéficier d'une bonification sans condition de durée d'internement.

4490. — 18 décembre 1956. — **M. Raymond Boisdé** expose à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique,** qu'un secrétaire d'administration a bénéficié d'un report d'ancienneté au titre de l'article 28 du décret du 20 février 1950 en raison des services qu'il avait accomplis en qualité de commis des contributions directes, ce cadre ayant été transformé en 1948 en cadre principal catégorie B. Le reclassement en cause, qui remonte à plusieurs années, a été considéré, quelque temps après sa parution au *Journal officiel*, comme entaché d'irrégularité et, néanmoins, ne semble pas avoir été rapporté jusqu'à présent. Il lui demande s'il ne serait pas possible d'examiner favorablement la demande des secrétaires d'administration originaires du même cadre susceptibles de se prévaloir des dispositions de l'article 28 susvisé.

Information.

4531. — 20 décembre 1956. — **M. Pierre Ferrand** signale à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil chargé de l'information** qu'un citoyen s'étant cru diffamé à la radio au cours d'une récente émission et ayant demandé à connaître la teneur exacte des propos tenus sur son compte, il lui a été répondu que les propos tenus « le sont sous la responsabilité de l'auteur de l'émission, ainsi qu'il en est fait mention avant chaque diffusion, et ne sont pas conservés sous forme de bandes magnétiques, puisqu'il s'agit d'improvisations ». Il lui demande: 1° s'il est exact qu'il n'est conservé aucune trace des propos ainsi tenus, ce qui serait regrettable pour la garantie de tous; 2° s'il ne trouve pas excessive l'irresponsabilité invoquée par la radio-télévision française et ne pouvant être dégagée par le seul fait qu'on en a fait la proclamation préalable; 3° s'il compte prendre des dispositions efficaces pour que chaque citoyen ne se trouve pas à la merci des fantaisies des usagers du microphone radiophonique auxquels il n'a pas le moyen de répondre.

4553. — 21 décembre 1956. — **M. Jacques Fouroade** expose à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de l'information,** que la loi du 7 février 1953 (art. 47) dispose que les plus-values provenant des indemnités affectées aux anciens propriétaires de biens de presse, et leur distribution, ne sont soumises ni à l'impôt sur les sociétés ni à l'impôt sur le revenu des personnes physiques à la condition que les sociétés en question soient dissoutes et leur liquidation terminée avant le 9 février 1957. Or, du fait même des retards apportés par la Société nationale des entreprises de presse à la liquidation des dossiers comme aussi du fait même des litiges nés de l'application de la loi, un certain nombre d'entreprises ont été placées dans l'impossibilité matérielle d'effectuer cette liquidation dans le délai fixé par la loi. Il lui demande si des instructions sont données aux administrations pour tenir compte de cet état de fait et de ces impossibilités matérielles.

AFFAIRES ECONOMIQUES ET FINANCIERES

4448. — 17 décembre 1956. — **M. Coirre** attire l'attention de **M. le ministre des affaires économiques et financières** sur la situation des entreprises françaises exportatrices en Egypte, dont les créances ont été mises sous séquestre par le gouvernement égyptien. Leur règlement apparaissant comme improbable, il lui demande si ces entreprises peuvent constituer, en franchise d'impôt, des provisions correspondant à la totalité des débits s'y rapportant.

4450. — 17 décembre 1956. — **M. Robert-Henry Huel** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques** quelles impérieuses raisons ont motivé le fait de l'introduction de 900 tonnes de fromage finlandais à un prix qui est inférieur de 30 à 35 francs au cours normal du marché, portant ainsi atteinte aux prix à la production à un moment où ils sont inférieurs à ceux de l'année dernière, tandis que les charges des agriculteurs sont notablement plus élevées.

4491. — 18 décembre 1956. — **M. Coulon** demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières** à quelle date il pense donner son avis sur le projet de règlement d'administration publique de la loi du 9 avril 1955, portant titularisation des assistantes sociales des administrations centrales de l'Etat et des services extérieurs qui en dépendent, et qui a été soumis à son département en mars 1956.

4492. — 18 décembre 1956. — **M. Edouard Depreux** demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières** s'il est exact que l'administration interdit à certains distillateurs de livrer des alcools en franchise d'un degré supérieur à 75/80° et, dans l'affirmative, sur quels textes légaux se fonde une telle interdiction.

4493. — 18 décembre 1956 — **M. Pierre Souquès** expose à **M. le ministre des affaires économiques et financières** que des poursuites sont actuellement engagées contre des entreprises débitrices de la taxe sur les transports routiers de marchandises. Or, étant donné la crise actuelle de l'essence, et ces entreprises n'ayant bénéficié d'aucune répartition prioritaire, leurs camions sont dans l'impossibilité complète d'assurer leur service. Il lui demande si le payement de ladite taxe ne pourrait être différé jusqu'au jour où elles pourraient faire usage de façon normale de leur matériel de livraison.

4512. — 19 décembre 1956. — **M. Arthur Conte** demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières** si le payement des prestations familiales, pour un adjudant-chef en retraite d'ancienneté, après vingt-six ans de services, et père de quatre enfants à charge, incombe à l'organisme payeur des arrérages de la pension ou à une caisse d'allocations familiales, et de préciser si, en tout état de cause, et en cas de litige, le système de payement adopté ne doit pas être plus avantageux pour l'intéressé. Il indique que le titulaire de la pension n'exerce aucune profession salariée mais exploite seul 2,62 hectares de vigne et 46 ares de jardin familial.

4513. — 19 décembre 1956. — **M. Jean-Paul David** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques** que les entreprises de construction de gros équipement mécanique se voient interdire, du fait du blocage des prix, l'inclusion, dans leurs prix, des hausses du charbon et de l'acier, pourtant imposées par la communauté européenne du charbon et de l'acier, et des suppléments de charges qui résultent des dernières mesures sociales (congés payés et réduction abattement de zone), alors que ces prix comportent pour plus des deux tiers des dépenses de matières premières de base et de services. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour remédier à cet état de choses: 1° sur les marchés d'exportation, devant les craintes que suscite notre déficit en devises; 2° sur le marché français en vue d'atténuer la rigueur du blocage, et notamment s'il lui paraît possible de décider une dérogation à ce blocage pour les marchés de plus de 25 millions dont la durée d'exécution est supérieure à six mois.

4514. — 19 décembre 1956. — **M. Pierre Gabelle** rappelle à **M. le ministre des affaires économiques et financières** les dispositions de l'article 710 *bis* du code général des impôts concernant le payement d'une taxe de 8 p. 100 sur la valeur des immeubles à la date du partage, sous réserve que l'acte constatant cette opération soit soumis à la formalité avant le 1er janvier 1956, et que l'article 128 de la loi n° 56-780 du 4 août 1956 a remplacé la date du 1er janvier 1956 par celle du 1er janvier 1957. Il lui fait observer que cette loi est intervenue en pleine période de vacances et que le délai qui s'est écoulé entre le mois d'août 1956 et le 1er janvier 1957 sera, dans beaucoup de cas, trop court pour permettre aux intéressés de profiter de ce nouveau délai. Il lui demande s'il n'estime pas opportun de prolonger à nouveau d'une année le délai qui doit expirer le 1er janvier 1957.

4515. — 19 décembre 1956. — **M. Seitlinger** demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières** s'il envisage d'étendre à toutes les pensions inscrites au grand livre de la dette publique, aux avances provisoires sur pensions fondées sur la durée des services, aux allocations provisoires d'attente sur pensions de la loi du 31 mars 1919, ainsi qu'à leurs accessoires, la règle applicable en matière de payement des indemnités de soins allouées aux pensionnés à 100 p. 100 pour tuberculose et des allocations pour enfants rattachées aux pensions inscrites au grand livre de la dette publique pour lesquelles le payement peut être exigé le dernier jour ouvrable précédant l'échéance, lorsque celle-ci tombe un dimanche ou un jour férié.

4532. — 20 décembre 1956. — **M. Ménard (Oise),** demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières** comment il est possible d'envisager la formalité de la publicité foncière sur attestation notariée après décès pour les immeubles figurant à un cadastre rénové en 1952 avec la mention « p » et l'indication à l'état de section « parcelles non délimitées », les services du cadastre refusant de fournir un extrait cadastral avec de nouveaux numéros et exigeant pour ce faire un document d'arpentage (dont les frais seront plus élevés que la valeur des immeubles) alors que l'article 7 du décret n° 55-22 du 4 janvier 1955 ne paraît exiger la production de ce document d'arpentage qu' « en cas de changement de limite ».

4533. — 20 décembre 1956. — **M. Cagnaire** expose à **M. le ministre des affaires économiques et financières** le cas suivant: un fonctionnaire de l'administration des finances (services extérieurs du Trésor) a été détaché le 15 septembre 1930 et admis à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 1er avril 1955 par arrêté en date du 15 mars 1955. Plus de 17 ans après le début de son détachement, en décembre 1947, une caisse de prévoyance du personnel des organismes sociaux était créée et l'intéressé, d'après les statuts de ce nouvel organisme, a cotisé à compter du 1er avril 1947. Atteint par la limite d'âge, il quitta son service le 31 janvier 1956 et la caisse de prévoyance lui liquida sa pension sur la base de 26 annuités et 4 mois (du 15 novembre 1930 au 31 janvier 1956). Or, le directeur de la Dette publique a demandé au trésorier-payeur général du Rhône de surseoir, à titre conservatoire, à tout payement sur la pension civile de l'intéressé en attendant le résultat d'une étude concertée entre ses services et ceux de la direction du budget concernant le problème de commune articulation des deux régimes de pension en présence. Aucune solution n'étant intervenue depuis 10 mois que l'intéressé a cessé ses fonctions, il lui demande quels sont les motifs qui retardent la solution de cette affaire.

4534. — 20 décembre 1956. — **M. Louvel** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques:** 1° si l'arrêté du 4 décembre 1956 relatif à l'organisation d'un circuit-témoin des produits alimentaires ne préjuge pas la conclusion des travaux du comité permanent d'études des marchés d'intérêt national et de la distribution des produits agricoles et alimentaires, créé par arrêté du 2 janvier 1956, et de la commission de modernisation du commerce habilitée à faire, dans le cadre du 3e plan, toutes recommandations utiles concernant l'amélioration des circuits commerciaux; et, dans l'affirmative, pour quels motifs l'arrêté en cause a, en fait, dessaisi ces deux organismes d'une part importante de la tâche que le Gouvernement leur a confiée; 2° dans la négative, *a*) quels sont les objectifs propres poursuivis par l'arrêté en cause; *b*) selon quels critères et parmi quelles formes de commerce seront choisies les entreprises destinées à constituer le circuit-témoin; *c*) pour quelles raisons les petites entreprises se trouvent éliminées de ce circuit par la disposition qui retient exclusivement les entreprises au bénéfice réel, privant ainsi une large fraction du commerce de la possibilité de collaborer à l'initiative des pouvoirs publics et lui refusant *a priori* le bénéfice des avantages prévus par l'arrêté.

4535. — 20 décembre 1956. — **M. Bernard Paumier** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques:** 1° pour quelles raisons les contacts ont été rompus entre ses services et le comité de gestion de la Société d'intervention bétail et viande (S. I. B. E. V.); 2° s'il a l'intention de reprendre ces contacts et, dans l'affirmative, à quelle date.

AFFAIRES ETRANGERES

4516. — 19 décembre 1956. — **M. René Pleven** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** si, dans l'intérêt de la future ratification du projet de traité de marché commun, les grandes organisations représentatives de l'agriculture française et notamment l'assemblée permanente des présidents de chambres d'agriculture sont régulièrement informées et consultées pendant la négociation du projet de traité dont l'un des objets doit être de rétablir une parité réelle sur le plan économique et social entre l'agriculture et les autres activités.

AFFAIRES SOCIALES

4495. — 18 décembre 1956. — **M. Halbout** demande à **M. le ministre des affaires sociales** quelles justifications doit fournir une personne infirme, qui ne bénéficie d'aucune pension, pour obtenir une carte d'invalidité avec la mention « station debout pénible ».

4536. — 20 décembre 1956. — **M. Marcel Thibaud** expose à **M. le ministre des affaires sociales,** qu'en cas de maladie, la caisse autonome de sécurité sociale dans les mines refuse de prendre en charge les veuves des mineurs bénéficiaires, à la fois, d'une pension de reversion et d'une pension vieillesse de la sécurité sociale acquise en qualité de salariée. De ce fait, elles sont astreintes à une participation d'au moins 20 p. 100 aux frais médicaux et pharmaceutiques, ce qui constitue une injustice. Il lui demande, quelle mesures il compte prendre pour faire bénéficier ces veuves de mineurs du régime le plus favorable.

4555. — 21 décembre 1956. — **Mme Prin** demande à **M. le ministre des affaires sociales:** 1° les raisons du retard apporté à la publication des règlements d'administration publique devant déterminer, dans le délai de deux mois, les modalités d'application de la loi n° 55-402 du 9 avril 1955 portant titularisation des assistants, assistantes et auxiliaires de service social et créant un cadre spécial; 2° les mesures qu'il compte prendre pour que les personnels intéressés ne soient pas lésés plus longtemps.

AGRICULTURE

4455. — 17 décembre 1956. — **M. Barthélemy** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** sur l'émotion provoquée parmi les organisations laitières de la région productrice de gruyère par l'importation massive de fromages finlandais, dans des conditions très dangereuses pour notre production nationale à un moment où celle-ci est en face de difficultés, et sans avantage pour les consommateurs, et lui demande: s'il ne serait pas possible de consulter les représentants des producteurs des régions françaises intéressées avant que soient rendues effectives ces importations.

ALGERIE

4537. — 20 décembre 1956. — **M. Henri Thébault** demande à **M. le ministre, résidant en Algérie** en raisons des décisions qu'il a prises et compte prendre pour fixer en Algérie après leur libération les militaires qui y servent actuellement, et en vertu de la circulaire n° 2527/DN/CAB/SEA du 13 octobre 1955 qui assimile les fonctionnaires stagiaires aux titulaires et les militaires maintenus aux rappelés, si un militaire maintenu en service en Algérie après la date légale de sa libération, et empêché ainsi par le fait du prince d'être installé dans les fonctions civiles auxquelles lui donne droit le succès à un concours régulièrement passé, a ou non droit à l'indemnité différentielle prévue en faveur des fonctionnaires rappelés ou maintenus au-delà de leur service militaire légal.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

4457. — 17 décembre 1956. — **Mme Boutard** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre:** 1° si un ancien combattant de la guerre 1914-18, titulaire de la carte de combattant peut prétendre, à l'âge légal, à la pension afférente à cette carte, bien qu'il ait été condamné à une peine de cinq ans de prison avec sursis pour absence illégale de quatre-vingts jours; 2° s'il y a déchéance, peut-il en être relevé, ayant obtenu, après sa condamnation, trois citations, un certificat de bonne conduite et la médaille militaire avec pension.

ARTS ET LETTRES

4458. — 17 décembre 1956. — **M. Tourné** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux arts et lettres:** que la réparation et l'entretien des monuments historiques nécessitent des dépenses élevées que, ni les services départementaux spécialisés, ni les collectivités locales et départementales ne peuvent assumer, faute de crédits suffisants. Il lui demande: 1° quel est le montant des crédits attribués à l'entretien et au fonctionnement des monuments historiques; 2° quel est le montant des subventions allouées, au cours de l'année 1956, aux collectivités locales et départementales pour la mise en valeur et l'entretien des monuments historiques; 3° quels sont les crédits alloués à chaque département.

BUDGET

4459. — 17 décembre 1956. — **M. Barthélémy** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** que l'article 62 du code des pensions fait obligation à la veuve titulaire d'une pension de reversion qui se remarie, de signaler son remariage à la Trésorerie générale; que cette formalité est très fréquemment oubliée ou ignorée par les intéressées; que celles-ci sont contraintes, alors, au remboursement des sommes trop perçues. Il lui demande s'il ne serait pas possible, pour éviter cet inconvénient, de donner des instructions pour que les brevets d'inscriptions avisent les titulaires, par une mention très apparente, de leurs obligations en cas de remariage.

4462. — 17 décembre 1956. — **M. Isorni** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** le cas d'une mère, mariée, et dont le deuxième enfant a fait l'objet d'un jugement définitif et transcrit en désaveu de paternité. Il se trouve que c'est le seul cas où, bien qu'adultérine, la filiation soit légalement établie et où soit reconnu le lien juridique qui unit l'enfant à sa mère. La même, ayant déjà un enfant légitime, dispose, dans son testament, de la quotité disponible de ses biens en faveur de l'enfant naturel. Il lui demande si cet enfant doit bien acquitter sur les biens qui lui reviendront, les droits successoraux à la charge d'un enfant naturel.

4497. — 18 décembre 1956. — **M. Chamant** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** que, si les acheteurs turcs ont bien réglé les traites à leur échéance, suivant la réglementation en vigueur dans ce pays, leurs fonds en livres turques ont été versés à la Banque centrale de la République turque; cette banque devant assurer le transfert aux exportateurs français dans la monnaie de facturation et dans les délais qu'elle s'était engagée à respecter. Il lui demande si les exportateurs qui se trouvent dans ces conditions peuvent faire figurer, dans leurs livres, une provision calculée, soit sur la totalité de leur créance, soit sur la différence entre le cours théorique de la livre turque et son cours réel au 31 décembre de l'année où la provision serait établie.

4517. — 19 décembre 1956. — **M. Pemmier** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** comment sont imposées les sommes perçues au titre de leçons particulières pour les membres de l'enseignement.

4539. — 20 décembre 1956. — **M. André Beauguitte** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** qu'en 1925, aux termes d'un échange et d'une acquisition, M. D... et son épouse ont acquis un terrain situé à Saint-Mihiel. Mme D... est décédée laissant son mari survivant commun légalement en biens, usufruitier légal et légataire de la quotité disponible la plus large entre époux aux termes d'un testament olographe en date du 29 décembre 1945, et pour héritiers, ses 9 enfants, dont 2 mineurs. L'administration de l'enregistrement réclame la taxe sur la totalité des lots vendus en 1954. Il lui demande: 1° si, du fait que l'attribution à M. D... du terrain qu'il a loti a été faite en vertu d'un partage, et du fait que ce dernier était cohéritier en vertu du testament précité, l'effet déclaratif prévu par l'article 832 du code civil lui attribuant ce terrain en sa qualité de commun en biens, mais aussi en sa qualité de cohéritier, l'exemption de la taxe sur le chiffre d'affaires n'est pas applicable en vertu du décret du 7 octobre 1950 et de la loi du 14 août 1954; 2° si cette exemption n'est pas applicable la taxe ne devrait-elle pas être perçue sur la moitié seulement des lots vendus puisqu'il ne recueille que la moitié du terrain en sa qualité de commun en biens et le surplus en sa qualité de légataire.

4539. — 20 décembre 1956. — **M. Bénard** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget,** si l'administration des contributions indirectes est en droit d'exiger, pour le payement de la taxe de résorption, l'incorporation à celle fournie par l'exploitant fermier et pour son compte personnel, de la quantité de blé qu'il livre à sa coopérative agricole pour le compte de son propriétaire, et dont il est redevable à titre de fermage, motif considéré par cette administration que la livraison du blé en nature n'a pas été prévue à la conclusion du bail, alors que: *a*) lors de la conclusion du bail le règlement en nature des fermages n'était pas permis par la loi; *b*) le propriétaire et le fermier avaient modifié leurs conventions initiales par un écrit stipulant, soit la livraison en nature du blé représentatif du fermage, par le fermier au bailleur à une date déterminée, soit le payement en espèces de la valeur de la quantité de blé à la parité du cours du blé, et ce, préalablement aux déclarations formulées par le propriétaire à la mairie de son domicile, en conformité du décret du 20 août 1955.

4540. — 20 décembre 1956. — **M. Cassagne** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** que l'associé administrateur d'une société civile immobilière perçoit pour ses émoluments une somme égale à sept pour cent des loyers encaissés, cette somme pouvant d'ailleurs être affectée pour partie au payement du ou des auxiliaires le secondant dans sa gestion et, précision faite, que la société n'est pas passible de l'impôt sur les sociétés, il demande: *a*) si les émoluments nets perçus par cet associé administrateur pour le rémunérer de son travail sont assimilables aux revenus fonciers qu'il touche en sa seule qualité d'associé; *b*) dans la négative, quel est le régime fiscal de cette rémunération.

4556. — 21 décembre 1956. — **M. Cosset** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** le cas d'une société anonyme ayant une participation dans une société civile ou dans une société en nom collectif (ces dernières, par hypothèse, non passibles du régime fiscal des sociétés de capitaux). Dans le cas de cession par la société de personnes d'un élément de son actif immobilisé, et étant supposé que les disponibilités dégagées par la réalisation de cet élément de son actif sont mises par la société de personnes à la disposition de ses membres, dont la société anonyme susvisée, celle-ci pouvant matériellement effectuer leur remploi dans le délai requis, il lui demande si la société anonyme peut valablement demander l'exonération sous condition de remploi à concurrence du la quote-part qui lui echoit dans la plus-value dégagée par la société de personnes à l'occasion de cette cession, étant fait observer que la possibilité pour la société anonyme de se prévaloir en l'occurrence de l'article 40 du code général des impôts paraît commandée par le principe de la confusion fiscale des patrimoines entre les sociétés de personnes et leurs membres depuis la réforme fiscale réalisée par le décret du 9 décembre 1948.

4558. — 21 décembre 1956. — **M. Hénault** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** que les propriétaires de remorques agricoles faisant en charge plus de 750 kg, ne peuvent utiliser celles-ci que pour le transport de produits de la ferme, s'ils déclarent n'avoir d'activité que dans leur canton ou dans les cantons limitrophes; ils sont alors exonérés de la taxe de 4.000 francs. Mais, s'ils désirent étendre leur rayon d'activité en dehors des cantons limitrophes, la taxe ci-dessus est due en deux fractions. Or, du fait de cette mesure, de très nombreux cultivateurs ne peuvent fréquenter les marchés et foires en dehors du périmètre des cantons limitrophes. Il lui demande si on ne pourrait envisager d'appliquer cette réglementation au département, au lieu de la limiter au canton.

DEFENSE NATIONALE ET FORCES ARMEES

4487. — 13 décembre 1956. — **M. Bernard Paumier** rappelle à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** que les militaires, anciens prisonniers de guerre, à solde mensuelle, rapatriés après le 1er mars 1945, n'ont pas encore obtenu le règlement définitif de leurs soldes décomptées au moment de leur libération sur la base forfaitaire prévue par la législation en vigueur, il lui demande quelles mesures il compte prendre afin qu'un règlement intervienne à bref délai.

4464. — 17 décembre 1956. — **M. Paulin** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (terre), chargé des affaires algériennes,** qu'une prime dite de « nomade » est accordée aux officiers et sous-officiers servant en Afrique du Nord et qui pour les besoins du service couchent théoriquement sous la tente. Il lui demande si, dans les mêmes conditions, les hommes de troupe ont droit à cette prime et dans le cas contraire quelle compensation est accordée à ces derniers qui sont en général les plus mal logés.

4465. — 17 décembre 1956. — **M. Bernard Paumier** demande à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** quelles sont les voies de recours dont dispose un jeune homme, invalide ou malade et qui désirerait faire appel de la décision prise à son égard par le conseil de revision.

4466. — 18 décembre 1956 — **M. Vahé** demande à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** les conditions que doivent remplir les officiers et les sous-officiers en activité pour pouvoir concourir: 1° pour l'attribution de la médaille militaire: *a*) à titre normal; *b*) à titre exceptionnel; 2° pour l'attribution de la Légion d'honneur: *a*) à titre normal; *b*) à titre exceptionnel.

4500. — 18 décembre 1956 — **M. Vahé** demande à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** s'il est exact que le personnel civil et militaire, travaillant pour l'O. T. A. N., possesseur d'un véhicule automobile à titre personnel, perçoit une allocation d'essence détaxée et, dans l'affirmative, quels sont: 1° la quantité d'essence détaxée allouée par voiture; 2° le prix de vente de l'essence détaxée; 3° le mode de perception de cette essence: 4° les organismes autres que l'O. T. A. N. qui bénéficient de cette allocation de carburant détaxé; 5° le nombre de bénéficiaires de cette mesure; 6° si les restrictions générales sont appliquées à ces utilisateurs.

4518. — 19 décembre 1956. — **M. Mabrut** demande à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** quelles mesures il compte prendre pour faire bénéficier rapidement le personnel de l'armée de la loi n° 51-1124 du 26 septembre 1951 et du décret d'application n° 53-515 du 5 juin 1953 instituant des bonifications d'ancienneté pour les personnels ayant pris une part active et continue à la résistance, et pour réparer le préjudice causé aux militaires dont l'inscription au tableau d'avancement a été différée dans l'attente de l'application des textes susvisés

4519. — 19 décembre 1956. — **M. Jean Villard** expose à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** le cas d'un sous-officier né le 21 juin 1933, accomplissant son service actif, sursitaire pour raisons d'études, incorporé dans l'aviation le 12 septembre 1954, ayant servi depuis cette date constamment au Maroc et n'ayant bénéficié que d'une permission de quinze jours en juillet 1955. Il lui demande quelle est la date prévue pour la libération de l'intéressé, quels sont ses droits en ce qui concerne une nouvelle permission, si, en cas de nouvelle permission, les frais de transports seraient à la charge du permissionnaire, et s'il toucherait sa solde pendant cette permission.

EDUCATION NATIONALE, JEUNESSE ET SPORTS

4466. — 17 décembre 1956. — **Mlle Marzin** expose à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports,** que l'exposé des motifs du projet de loi sur la prolongation à seize ans de l'âge de scolarité obligatoire fait mention: 1° d'un plan d'équipement scolaire et universitaire; 2° d'un plan de recrutement de personnel enseignant; elle lui demande s'il peut préciser à quel moment ces plans seront soumis au Parlement.

4467. — 17 décembre 1956. — **Mlle Marzin** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports,** si, en 1956, des instituts médico-pédagogiques privés ou d'autres établissements privés pour l'enseignement des enfants déficients ou caractériels ont été subventionnés par son ministère, et, dans l'affirmative, quels sont ces établissements et le montant des subventions.

4468. — 17 décembre 1956. — **M. Mondon** (Moselle) attire l'attention de **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports,** sur le fait que les candidats licenciés au concours de recrutement de professeurs de l'enseignement technique, qui s'étaient présentés à la session de juin 1956, n'ont pas été avisés de la lettre adressée aux recteurs, datée du 8 août 1956, qui les autorisait à se présenter à la session de septembre. Il lui demande s'il n'envisage pas l'organisation d'une session spéciale pour ces candidats injustement lésés.

4501. — 18 décembre 1956. — **M. Jean Cayeux** expose à **M. le ministre d'Etat chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** que, dans dix régions académiques, les étudiants du C. A. P. E. S., d'agrégation et de doctorat ne recevraient pas notification de leurs bourses avant le mois de janvier. Il lui demande: 1° si la raison de ce retard est effectivement due à un manque de crédits et, dans cette hypothèse, s'il est exact qu'il compte imputer, pour le règlement de ces bourses, deux mois de l'exercice 1956 sur le budget de 1957; 2° les raisons qui se sont opposées au dépôt, en temps utile, d'un collectif pour 1956, qui n'aurait pas, du point de vue financier, provoqué des dépenses supplémentaires puisque tout doit être réglé sur 1957, mais aurait évité les retards dans les payements.

4502. — 18 décembre 1956. — **M. Scheider** demande à **M. le ministre d'Etat chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports:** 1° quel est le montant global des subventions accordées au titre sports et loisirs dans le département de la Loire; 2° quelle est, par société, la ventilation des subventions à ce titre dans ce département.

4521. — 19 décembre 1956. — **M. Cormier** expose à **M. le ministre d'Etat chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** que les étudiants en médecine et en pharmacie de la classe 55-1 A maintenus sous les drapeaux doivent, en principe, être démobilisés fin juillet 1957, que les inscriptions dans les facultés leur ont été refusées en novembre 1956 et que, de ce fait, ils ne pourront passer les examens de juin 1957. Il lui demande si pour compenser cette perte de temps, des sessions spéciales seront organisées et, dans l'affirmative, si les facultés ont reçu des instructions pour enregistrer les inscriptions des bénéficiaires ? Dans le cas contraire, s'il compte prendre les mesures nécessaires en faveur de ces catégories d'étudiants.

4522. — 19 décembre 1956 — **M. Delachenal** demande à **M. le ministre d'Etat chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** quel est le montant des subventions d'équipement perçues par le département de la Savoie au cours des exercices 1954-1955 et 1956 et comment ces sommes ont été réparties entre les différentes colonies de vacances de ce département

4542. — 20 décembre 1956 — **M. Cordillot** expose à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports,** que le décret n° 50-1551 du 19 décembre 1950, pris en application de l'article 2 de la loi du 19 octobre 1946, a établi le statut particulier des fonctionnaires des services économiques des établissements d'enseignement relevant du ministère de l'éducation nationale; et que, depuis ce temps, il n'y a pas eu renouvellement de la commission administrative paritaire Cette situation est manifestement contraire aux dispositions prévues par le décret n° 47-1370 portant règlement d'administration publique pour application de l'article 22 de la loi du 19 octobre 1946 et aux dispositions de l'instruction n° 5 du 23 novembre 1948 (article 31). Il lui demande s'il compte prendre les mesures qui s'imposent pour que le renouvellement de cette commission administrative paritaire puisse avoir lieu à bref délai.

4543. — 20 décembre 1956. — **Mlle Marzin** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports:** 1° pour quelle raison la loi du 8 avril 1954, relative à l'organisation du B. N. S. n'est pas encore en application; 2° à quel stade en est l'élaboration du statut du personnel du B. N. S.

4544. — 20 décembre 1956 — **M. Merle** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports,** de lui communiquer le détail des subventions de fonctionnement accordées aux fédérations sportives, ainsi qu'aux mouvements de jeunesse (y compris les subventions exceptionnelles, pour les années 1955 et 1956.

4545. — 20 décembre 1956 — **M. Merle** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports:** 1° les raisons pour lesquelles le conseil de l'éducation populaire et des sports, comprenant les représentants de tous les mouvements de jeunesse et de toutes les fédérations sportives françaises, n'a pas été convoqué depuis le 8 octobre 1953; 2° s'il considère que ce conseil consultatif a encore sa raison d'être et, dans l'affirmative, s'il entre dans ses intentions de le convoquer et à quelle date.

4546. — 20 décembre 1956 — **M. Privat** demande à **M. le ministre d'Etat chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** s'il est exact que, dans la cité universitaire de Paris, certains pavillons, dont celui des provinces de France, ne sont pas du tout chauffés, alors que, dans un certain nombre de déclarations, le Gouvernement avait annoncé que ces établissements seraient considérés comme prioritaires.

4560. — 21 décembre 1956. — **M. Cogniot** demande à **M. le ministre d'Etat chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports:** 1° quelles ont été les suites administratives du raid récemment exécuté sur le lycée Voltaire, à Paris, à l'encontre d'un professeur agrégé de grammaire et à raison des opinions exprimées par ce professeur dans un congrès syndical, et, en particulier, si plainte pour violation de domicile et violences a été portée par le proviseur du lycée; 2° les mesures qui ont été éventuellement prises à l'égard de l'individu qui se prétend étudiant en droit, et qui a été arrêté dans les locaux mêmes du lycée.

INDUSTRIE ET COMMERCE

4447. — 20 décembre 1956 — **M. Eugène Pebellier** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce:** 1° quel était le nombre et l'énumération des concessions de mines de houille et de lignite existant dans la France métropolitaine à la date du 1er janvier 1914; 2° quel a été pour chacune des mines de houille et de lignite, située sur le territoire métropolitain, le tonnage extrait au cours de l'année 1955 et le personnel employé dans chaque exploitation par les mines non nationalisées.

INTERIEUR

4470. — 17 décembre 1956. — **Mlle Marzin** demande à **M. le ministre de l'intérieur** quels sont: 1° le nombre des communes de la métropole qui assurent la gratuité totale des fournitures scolaires aux élèves indigents des écoles communales; 2° le nombre des communes de la métropole qui assurent à tous les élèves des écoles communales la gratuité des fournitures scolaires.

4504. — 18 décembre 1956. — **M. Hernu** demande à **M. le ministre de l'intérieur:** 1° si un conseil municipal peut valablement désigner parmi ses membres, pour le représenter au sein de la commission administrative d'un hôpital financé et géré pour tout ou partie par la commune: *a*) un conseiller municipal exerçant à titre d'activité professionnelle de directeur de la caisse primaire du lieu, déjà représentée de droit au sein de la commission administrative de l'hôpital; *b*) un médecin possédant la qualité de salarié, immatriculé comme tel à la sécurité sociale, du chef des fonctions qu'il exerce à l'hôpital considéré; 2° si la situation de médecin salarié au service d'un hôpital constitue un cas d'inéligibilité au conseil municipal de la commune qui finance et gère pour partie l'hôpital où il exerce ses fonctions.

4548. — 20 décembre 1956 — **M. Jean Guitton** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que des crédits ont été votés dans le collectif de 1956 pour réaliser, en partie, la parité unanimement souhaitée des carrières entre certains personnels de la sûreté nationale et de la préfecture de police; que, malgré le vote du Parlement, le ministère des finances semble avoir réussi à faire différer l'application de cette mesure. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que la volonté manifestée par le Parlement soit intégralement respectée.

4562. — 22 décembre 1956. — **M. Mouton** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que beaucoup de municipalités éprouvent, actuellement, de réelles difficultés pour assurer le recrutement de rédacteurs dans leurs services administratifs et qu'il pourrait être remédié à cette situation si le ministère de l'intérieur voulait bien admettre que les élèves diplômés de l'Ecole nationale d'administration municipale peuvent prétendre à un avancement direct en cette qualité, sans avoir à subir, au surplus, les épreuves d'un concours préalable. Il lui demande: 1° quelle est, sur ce problème, la position de son département; 2° si des mesures sont envisagées afin de lui donner une solution conforme à l'intérêt bien compris de l'administration et de cette catégorie d'agents particulièrement méritants.

4563. — 21 décembre 1956. — **M. René Pleven** demande à **M. le ministre de l'intérieur** pour quels motifs la médaille d'honneur de la police n'a pas été attribuée à titre posthume aux policiers tués lors des émeutes de Meknès dans l'accomplissement de leur devoir, ou massacrés parce que Français.

JUSTICE

4506. — 18 décembre 1956. — **M. Berrang** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de la justice,** si un huissier accompagné d'une plaignante a le droit de faire appel à la gendarmerie pour pénétrer chez une tierce personne, dont le domicile n'est pas celui de la personne visée.

MARINE MARCHANDE

4524. — 19 décembre 1956. — **M. Alduy** expose à **M. le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande** la situation d'un second maître, titulaire du permis lui donnant droit au classement en 6e catégorie qui, en application de la loi de septembre 1948, a été classé en 3e catégorie — matelot à la pêche — sous prétexte que seule la dernière année d'embarquement — au cours de laquelle il avait dû se faire engager comme matelot — devait être considérée pour ce classement. Or, l'intéressé est par ailleurs titulaire d'une pension de second maître et n'a jamais cessé de cotiser en tant que tel. Il demande si ces circonstances, qui semblent contraires à la logique, ne peuvent être harmonisées.

RECONSTRUCTION ET LOGEMENT

4474. — 17 décembre 1956. — **M. Jean Cayeux** appelle l'attention de **M. le secrétaire d'Etat à la reconstruction et au logement** sur le fait qu'un nombre de plus en plus grand de fonctionnaires mal logés, voire sans logement, se préoccupent de savoir quand leur demande faite à la suite de l'enquête du M. R. L., en application du décret du 10 novembre 1954 obtiendra une réponse. Il lui demande s'il est exact que plus de 50.000 fonctionnaires seraient actuellement inscrits auprès des services sociaux dans l'attente d'un logement.

4475. — 17 décembre 1956. — **M. Jean Cayeux** demande à **M. le secrétaire d'Etat à la reconstruction et au logement** quelle est la composition de la commission nationale d'études pour le logement des fonctionnaires de l'Etat, et si cet organisme comporte des représentants des futurs intéressés, spécialement des organisations syndicales.

4476. — 17 décembre 1956. — **M. Jean Cayeux** demande à **M. le secrétaire d'Etat à la reconstruction et au logement** si les fonctionnaires qui bénéficieront d'une habitation dans les logements édifiés grâce aux crédits d'investissements du M. R. L. auront droit au maintien dans les lieux; et si ce maintien dans les lieux sera, comme il est normal de le penser, accordé à la veuve de l'attributaire.

4507. — 18 décembre 1956. — **M. Jean Cayeux** demande à **M. le secrétaire d'Etat à la reconstruction et au logement** s'il considère que le décret du 10 novembre 1954 se substitue, pour la fonction publique, dans l'effort de construction, à la participation patronale de 1 p. 100.

4508. — 18 décembre 1956. — **M. Jean Cayeux** expose à **M. le secrétaire d'Etat à la reconstruction et au logement** que le rapporteur spécial de la commission des finances a récemment indiqué que, sur les crédits de la reconstruction et du logement au titre des investissements, 6.000 habitations seraient attribuées à la fonction publique au cours de l'année 1957. Il lui demande quelle est l'implantation de ces logements, et comment ils seront affectés aux différents ministères.

4525. — 19 décembre 1956. — **M. Léger** expose à **M. le secrétaire d'Etat à la reconstruction et au logement** qu'un immeuble de cinq étages, exécuté à l'aide de dommages de guerre, a été commencé en septembre 1948 et considéré comme terminé en 1951 par le ministère de la reconstruction et de l'urbanisme du département par la délivrance du certificat de conformité. Cet immeuble ayant été vendu par appartement, le propriétaire du cinquième étage a contesté la qualité des travaux. D'une enquête à laquelle le ministère de la reconstruction et de l'urbanisme a fait procéder, il ressort que ledit immeuble n'a pas été exécuté suivant les plans déposés et que l'appartement du cinquième étage n'a pas été construit suivant toutes les règles de l'art. Dès le début de 1954, sur la demande du ministère de la reconstruction et de l'urbanisme, il a été prescrit, par son délégué départemental, à l'architecte agréé de prendre d'urgence toutes les mesures nécessaires pour remédier aux imperfections constatées. Depuis lors, rien n'a été fait. Il lui demande quelles mesures il compte prendre: 1° pour faire obtenir réparation au propriétaire lésé; 2° contre les responsables qui ont délivré avec beaucoup de légèreté, pour ne pas dire plus, le certificat de conformité permettant le règlement des travaux; 3° contre l'architecte responsable d'une telle négligence.

SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

4478. — 17 décembre 1956. — **M. Tourné** demande à **M. le secrétaire d'Etat à la santé publique et à la population:** 1° combien il existe d'écoles spécialisées pour la rééducation professionnelle des aveugles; 2° quels sont les différents métiers qui sont enseignés dans ces centres ou écoles d'aveugles; 3° quel est l'âge limite pour qu'un aveugle soit admis dans un de ces centres ou écoles de rééducation professionnelle; 4° quelles sont les mesures prises pour assurer un emploi rémunéré aux aveugles rééduqués professionnellement à la sortie de ces écoles ou centres; 5° quelles sont les mesures prises pour assurer la rééducation des aveugles. Cette question vise les aveugles: *a*) du sexe masculin; *b*) du sexe féminin.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

4527. — 19 décembre 1956. — **M. Pierre Gabelle** demande à **M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale:** 1° de lui préciser les modalités suivant lesquelles les maisons d'alimentation à succursales doivent procéder au calcul de l'indemnité de congés payés de leurs gérants en tenant compte des dispositions légales nouvelles; 2° s'il ne serait pas souhaitable, pour l'information des gérants, que les maisons d'alimentation à succursales soient invitées à libeller leur avis de prélèvement de l'indemnité de congés payés en précisant nettement la période de référence prise en considération, le montant des commissions versées pendant ladite période, l'indemnité de congés payés de l'année précédente à ajouter éventuellement, le montant sur lequel se calcule le seizième, le montant brut de l'indemnité, le montant de la retenue de cotisation de sécurité sociale et le montant net de l'indemnité.

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

4482. — 17 décembre 1956. — **M. Privat** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme:** 1° s'il est exact que le directeur des voies navigables au ministère des travaux publics, cumule depuis 1947, cette fonction administrative avec celle de directeur de l'office national de la navigation, organisme à caractère industriel et commercial inscrit au registre du commerce de la Seine sous le n° 322941 B; 2° dans l'affirmative, comment ce haut fonctionnaire peut-il, contrairement au principe juridique de la tutelle administrative, se contrôler lui-même dans la double profession de fonctionnaire et de commerçant; 3° quelle solution il envisage pour faire cesser cette situation contraire à la législation concernant le statut des fonctionnaires et de la fonction publique.

4483. — 17 décembre 1956. — **M. Privat** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme** que le directeur des voies navigables et directeur de l'office national de la navigation avait écrit, le 4 novembre 1948, que l'office n'avait plus le désir de transférer le chantier de Charenton à un autre endroit (Gennevilliers) et provoquait la fermeture définitive de cette entreprise, qui se trouvait obligée, en 1950, de congédier son personnel, alors que dans le même moment, le directeur de cet office invitait l'administration des domaines de la Seine à remettre le chantier de remplacement à un étranger qui avait l'intention de créer, à Gennevilliers, un chantier naval. Il lui demande quelles sont les raisons qui ont amené une direction ministérielle et un organisme d'Etat à provoquer la ruine d'une entreprise française, au profit des intérêts de l'administrateur délégué d'une société étrangère.

4551. — 20 décembre 1956. — **M. Edouard Depreux** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme** dans quel délai et selon quelles modalités il est possible d'envisager l'ouverture au service voyageurs de la halte de Clamart-Percy, dont l'infrastructure de base existe déjà et qui est appelée, conformément au vœu des populations intéressées, à desservir, outre l'important hôpital militaire, des quartiers résidentiels fort peuplés.

4484. — 17 décembre 1956. — **M. Privat** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme:** 1° s'il est exact que d'anciens fonctionnaires ou des fonctionnaires en exercice du ministère des travaux publics et de l'office national de la navigation aient pu se partager une entreprise sous séquestre des domaines de la Seine, avec l'administrateur d'une société étrangère et reçu dudit office une commande de 70 millions de francs de péniches à construire; 2° s'il est exact que la société constituée par eux est poursuivie à la requête de l'administration des domaines de la Seine, pour remboursement du matériel sous séquestre d'une valeur de 20 millions de francs, mais qui a été vendu par les intéressés à une société industrielle pour la somme de 100 millions de francs; 3° s'il est exact que la société constituée pour exploiter le chantier de Gennevilliers a été mise en faillite; 4° dans l'affirmative, quelles sont les mesures qu'il compte prendre au sujet de ces affaires.

4485. — 17 décembre 1956. — **M. Privat** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme** pour quelles raisons, contrairement à l'arrêté du préfet de la Seine en date du 23 novembre 1940 et à l'arrêté du sous-secrétaire d'Etat aux communications en date du 15 février 1941, le directeur des voies navigables, en sa double qualité avec celle de directeur de l'office national de la navigation, a provoqué la ruine des entreprises qui se trouvaient au port de Charenton et sur le canal Saint-Maurice dès 1948, alors qu'il était convenu que ces entreprises seraient indemnisées ou remises dans des installations équivalentes au cas où le département de la Seine serait autorisé à exécuter la route du Sud-Est de Paris, sur l'emplacement du canal Saint-Maurice et du port de Charenton.

4486. — **M. Tourné** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme:** 1° les raisons qui s'opposent à l'attribution de la « double campagne de guerre » aux cheminots anciens combattants; 2° les mesures qu'il compte prendre, et à quelle date, pour accorder aux cheminots anciens combattants les dispositions qui ont été prises à l'égard des anciens combattants employés dans d'autres administrations publiques.

4487. — 17 décembre 1956. — **M. Tourné** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme** qu'il existe un projet relatif à la construction de deux ponts sur le Têt, qui fut accepté par ses services en avril 1932. Depuis cette date, la circulation automobile n'a cessé d'augmenter et la réalisation de ces deux ouvrages s'impose plus que jamais afin de décongestionner les accès de la ville de Perpignan. Il lui demande: 1° quel est son avis sur ce projet; 2° quel est le montant des crédits qu'il pourrait attribuer à sa réalisation.

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du jeudi 24 janvier 1957.

SCRUTIN (N° 427)

Sur l'ensemble du projet de loi relatif à la construction du tunnel sous le mont Blanc.

Nombre des votants **546**

Majorité absolue **274**

Pour l'adoption **530**

Contre **16**

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abelin.
Alduy.
Alliot.
Alloin.
André (Adrien), Vienne.
André (Pierre), Meurthe-et-Moselle.
Angibault.
Ansart
Anthonioz.
Antier
Anxionnaz.
Apithy.
Arabi El Goni.
Arbeltier.
Arbogast.
Arnal (Frank).
Arrighi (Pascal).
Astier de La Vigerie (d').
Auban (Achille).
Babet (Raphaël).
Bacon.
Badie.
Bailliencourt (de).
Balestreri.
Ballanger (Robert).
Barbot (Marcel).
Barel (Virgile).
Barennes.
Barrachin.
Barrot (Noël).
Barry Diawadou.
Barthélemy.
Bartolini.
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Beauguitte (André).
Bégouin (André), Charente-Maritime.
Bégouin (Lucien), Seine-et-Marne.
Bénard, Oise.
Béné (Maurice).
Benoist (Charles).
Benoit (Alcide).
Bergasse.
Berrang.
Berthet.
Berthommier.
Besset.
Besson (Robert).
Bettencourt.
Bichet (Robert).
Bidault (Georges).
Billat.
Billères.
Billoux.
Binot.
Bissol.
Blondeau.
Boccagny.
Bocoum Barèma Kissorou.
Boisseau.
Bône.
Bonnaire.
Edouard Bonnefous.
Bonnet (Christian), Morbihan.
Bonnet (Georges), Dordogne.
Bonte (Florimond).
Bouhey (Jean).
Bouloux.
Bourbon.
Bouret
Bourgeois.
Bourgès-Maunoury.
Mme Boutard.
Boutavant.
Bouxom.
Bouyer.
Brard.
Bretin.
Briffod.
Bruelle.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Buron.
Cachin (Marcel).
Cadic.
Cagne.
Calas.
Cance
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Cassagne.
Castera.
Catoire.
Cayeux (Jean).
Cermolacce.
Chaban-Delmas.
Chamant.
Chambeiron.
Charles (Pierre).
Charlot (Jean).
Charpentier.
Chatenay.
Chauvet.
Cheikh (Mohamed Saïd).
Chêne.
Cherrier.
Chevigné (Pierre de).
Chevigny (de).
Christiaens.
Cogniot.
Coirre.
Condat-Mahaman.
Conte (Arthur).
Coquel.
Cordiliot.
Cormier.
Corniglion-Molinier.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Couinaud.
Coulibaly Ouezzin.
Coulon.
Courant.
Courrier.
Coutant (Robert).
Couturaud.
Cristofol.
Crouan.
Crouzier (Jean).
Cuicci.
Cupfer.
Dagain.
Daladier (Edouard).
Damasio.
Darou.
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Davoust.
Defferre.
Defrance.
Degoutte.
Mme Degrond.
Deixonne.
Dejean.
Delabre.
Demusois.
Denis (Alphonse).
Denvers.
Depreux.
Desouches.
Desson (Guy).
Diallo Saïfoulaye.
Diat (Jean).
Dicko (Hammadoun).
Dides.
Mlle Dienesch.
Diori Hamani.
Dixmier.
Dorey.
Doutrellot.
Dreyfus-Schmidt.
Dronne.
Duclos (Jacques).
Ducos.
Dufour.
Dumas (Roland).
Dumortier.
Dupont (Louis).
Duprat (Gérard).
Dupraz (Joannès).
Dupuy (Marc).
Duquesne.
Durbet.
Durroux.
Duveau.
Mme Duvernois.
Engel.
Mme Estachy.
Eudier.
Evrard.
Faggianelli.
Fajon (Etienne).
Faraud.
Fauchon.
Faure (Edgar), Jura.
Faure (Maurice), Lot.
Febvay.
Félice (de).
Félix-Tchicaya.
Féron (Jacques).

Ferrand (Joseph), Morbihan.
Ferrand (Pierre), Creuse.
Fourcade (Jacques)
Fourvel.
Gabelle.
Gaborit.
Mme Gabriel-Péri.
Gagnaire.
Gaillard (Félix).
Gaillemin.
Mme Galicier.
Garat (Joseph).
Garaudy.
Garet (Pierre).
Garnier.
Gautier (André).
Gautier-Chaumet.
Gavini.
Gayrard.
Gazier.
Georges (Maurice).
Gernez.
Giacobbi.
Girard.
Girardot.
Giscard d'Estaing.
Gosnat.
Gosset.
Goudoux.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Goussu.
Gozard (Gilles).
Grandin.
Mme Grappe.
Gravoille.
Grenier (Fernand).
Mme Guérin (Rose).
Guibert.
Guille.
Guillou (Pierre).
Guislain.
Guitton (Antoine), Vendée.
Guitton (Jean), Loire-Inférieure.
Guyon (Jean-Raymond).
Guyot (Raymond).
Halbout.
Hamon (Marcel).
Helluin (Georges).
Henneguelle.
Hernu.
Hersant.
Houdremont.
Houphouet-Boigny.
Huel (Robert-Henry).
Hugues (André), Seine.
Icher.
Ihuel.
Isorni.
Jacquet (Michel).
Jaquet (Gérard).
Jean-Moreau.
Jégorel.
Joubert.
Jourd'hui.
Juge.
Julian (Gaston).
Juliard (Georges).
July.
Juskiewenski.
Juvenal (Max).
Keita (Modibo).
Kir.
Klock.
Kriegel-Valrimont.
Lacaze (Henri).
La Chambre (Guy).
Lacoste.
Lafay (Bernard).
Laforest.
Lainé (Jean), Eure.
Lainé (Raymond), Cher.
Lalle.
Lamarque-Cando.
Lambert (Lucien).
Lamps.
Laniel (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Lareppe.
Larue (Raymond), Vienne.
Larue (Tony), Seine-Maritime.
Laurens (Camille).
Le Bail.
Le Caroff.
Leclercq.
Lecourt.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine).
Le Floch.
Lefranc (Jean), Pas-de-Calais.
Lefranc (Raymond), Aisne.
Legagneux.
Legendre.
Léger.
Lejeune (Max).
Lemaire.
Mme Lempereur.
Lenormand (André), Calvados.
Léotard (de).
Leroy.
Lespiau.
Le Strat.
Letoquart.
Levindrey.
Lipkowski (Jean de).
Lisette.
Llante.
Loustau.
Louvel.
Lucas.
Luciani.
Lussy (Charles).
Lux.
Mabrut.
Mahamoud Harbi.
Maihe.
Malbrant.
Malleret-Joinville.
Manceau (Bernard), Maine-et-Loire.
Manceau (Robert), Sarthe.
Mancey (André).
Mao (Hervé).
Marcellin.
Margueritte (Charles).
Mariat (René).
Marie (André).
Marin (Fernand).
Maroselli.
Marrane.
Martel (Henri).
Mlle Marzin.
Masse.
Masson (Jean).
Maton.
Maurice-Bokanowski.
Mayer (Daniel).
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Mbida.
Méhaignerie.
Menthon (de).
Mercier (André), Oise.
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Mérigonde.
Merle.
Métayer (Pierre).
Meunier (Jean), Indre-et-Loire.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michaud (Louis).
Michel.
Midol.
Mignot.
Minjoz.
Mitterrand.
Moisan.
Mollet (Guy).
Mondon, Moselle.
Mondon (Raymond), Réunion.
Monin.
Monnerville (Pierre).
Monnier.
Montalat.
Montel (Eugène), Haute-Garonne.
Mora.
Morève.
Morice (André).
Moustier (de).
Mouton.
Moynet.
Mudry.
Musmeaux.
Mutier (André).
Naegelen (Marcel-Edmond).
Naudet.
Nerzic.
Nicolas (Lucien), Vosges.
Nicolas (Maurice), Seine.
Ninine.
Nisse.
Noël (Marcel).
Notebart.
Oopa Pouvanaa.
Orillieb.
Ouedraogo Kango.
Pagès.
Palmero.
Panier.
Parmentier.
Parrot.
Paul (Gabriel).
Paulin.
Paumier (Bernard).
Pebellier (Eugène).
Pelissou.
Penoy.
Penven.
Perche.
Peron (Yves).
Perroy.
Petit (Guy).
Pflimlin.
Pianta.
Pierrard.
Pierrebourg (de).
Piette.
Pinay.
Pineau.
Pinvidic.
Pirot.
Plaisance.
Plantevin.
Plantier.
Pleven (René).
Pourtalet.
Pranchère.
Prigent (Tanguy).
Mme Prin.
Priou.
Prisset.
Privat.
Pronteau.
Prot.
Provo.
Puy.
Queuille (Henri).
Quinson.
Mme Rabaté.
Rakotovelo.
Ramadier (Paul).
Ramel.
Ramette.
Ramonet.
Ranoux.
Raymond-Laurent.
Regaudie.
Reille-Soult.
Renard (Adrien).
Réoyo.
Rey.
Reynaud (Paul).
Reynès (Alfred).
Mme Reyraud.
Ribeyre (Paul).
Rieu.
Rincent.
Ritter.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Roclore.
Rolland.
Roquefort.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Rousseau.
Ruf (Joannès).
Ruffe (Hubert).
Mlle Rumeau.
Sagnol.
Salliard du Rivault.
Salvetat.
Sanglier.
Sauer.
Sauvage.
Savard.
Savary.
Schaff.
Scheider.
Schmitt (Albert).
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice), Nord.
Segelle.
Seitlinger.
Sekou Touré.
Sesmaisons (de).
Sidi el Mokhtar.
Simonnet.
Sissoko Fily Dabo.
Souquès (Pierre).
Sourbet.
Soury.
Tamarelle.
Teitgen (Pierre-Henri).
Temple.
Teulé.
Thamier.
Thébault (Henri).
Thibaud (Marcel), Loire.
Thibault (Edouard) Gard.
Thiriet.
Thomas (Eugène).
Thoral.
Thorez (Maurice).
Tinguy (de).
Tirolien.
Titeux.
Tixier-Vignancour.
Toublanc.
Tourné.
Tourtaud.
Trémolet de Villers.
Tricart.
Tsiranana.
Tubach.
Turc (Jean).
Tys.
Ulrich.
Vahé.
Mme Vaillant-Couturier.
Vallin.
Vals (Francis).
Varvier.
Vassor.
Vaugelade.
Vayron (Philippe).
Védrines.
Verdier.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Véry (Emmanuel).
Viallet.
Viatte.
Vigier.
Vignard.
Villard (Jean).
Villon (Pierre).
Vitter (Pierre).
Vuillien.
Wasmer.

Ont voté contre :

MM.
Baylet.
Bayrou.
Bricout.
Brocas.
Chatelain.
Colin (André).
Delachenal.
Jarrosson.
Koenig (Pierre).
Laborbe.
Lecœur.
Mendès-France.
Monteil (André).
Orvoen.
Soulié (Michel).
Triboulet.

Se sont abstenus volontairement :

MM.
Cot (Pierre).
Fontanet.
François-Bénard, Hautes-Alpes.
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Médecin.
Pelat.
Pommier (Pierre).

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Aubame.
Boganda.
Boni Nazi.
Caillavet.
Conombo.
Dia (Mamadou).
Dorgères d'Halluin.
Galy-Gasparrou.
Grunitzky.
Guissou (Henri).
Hénault.
Lenormand (Maurice), Nouvelle-Calédonie.
Maga (Hubert).
Martin (Gilbert), Eure.
Pesquet.
Senghor.
Trémouilhe.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Boisdé (Raymond).
Boscary-Monsservin.
Césaire.
Clostermann.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Démarquet.
Devinat.
Douala.
Frédéric-Dupont.
Gaumont.
Hovnanian.
Jacquinot (Louis).
Le Pen.
Meck.
Moch (Jules).
Montel (Pierre), Rhône.
Paquet.
Pelleray.
Poirot.
Raingeard.
Soustelle.

N'ont pas pris part au vote :

M. André Le Troquer, président de l'Assemblée nationale.
M. Edouard Herriot, président d'honneur de l'Assemblée nationale.
M. Liquard, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants 576
Majorité absolue 289

Pour l'adoption 544
Contre 32

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 428)

Sur la demande de début restreint concernant la proposition de loi relative à la fermeture hebdomadaire des débits de boissons.

Nombre des votants..... 565

Majorité absolue..... 283

Pour l'adoption..... 357

Contre 208

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abelin.
Alduy.
Angibault.
Ansart.
Anxionnaz.
Arabi El Goni.
Arbeltier.
Arbogast.
Arnal (Frank).
Astier de La Vigerie (d').
Aubame.
Auban (Achille).
Bacon.
Balestreri.
Ballanger (Robert).
Barbot (Marcel).
Barel (Virgile).
Barrot (Noël).
Barthélemy.
Bartolini.
Bayrou.
Bénard, Oise.
Benoist (Charles).
Benoit (Alcide).
Berthet.
Besset.
Besson (Robert).
Bichet (Robert).
Bidault (Georges).
Billat.
Billères.
Billoux.
Binot.
Bissol.
Blondeau.
Boccagny.
Boisseau.
Boni Nazi.
Bonnet (Georges), Dordogne.
Bonte (Florimond).
Bouhey (Jean).
Bouloux.
Bourbon.
Bourgeois.
Bourgès-Maunoury.
Mme Boutard.
Boutavant.
Bouxom.
Bricout.
Briffod.
Brusset (Max).
Buron.
Cachin (Marcel).
Cagne.
Calas.
Cance.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Catoire.
Cayeux (Jean).
Cermolacce.
Chaban-Delmas.
Chambeiron.
Charlot (Jean).
Charpentier.
Chatenay.
Chêne.
Cherrier.
Chevigné (Pierre de).
Cogniot.
Colin (André).
Conombo.
Conte (Arthur).
Coquel.
Cordillot.
Cormier.
Corniglion-Molinier.
Cot (Pierre).
Coutant (Robert).
Cristofol.
Dagain.
Darou.
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Defrance.
Mme Degrond.
Deixonne.
Dejean.
Delabre.
Demusois.
Denis (Alphonse).
Denvers.
Depreux.
Desson (Guy).
Dia (Mamadou).
Diat (Jean).
Dicko (Hammadoun).
Mlle Dienesch.
Dorey.
Doutrellot.
Dreyfus-Schmidt.
Dronne.
Duclos (Jacques).
Dufour.
Dumortier.
Dupont (Louis).
Duprat (Gérard).
Dupraz (Joannès).
Dupuy (Marc).
Duquesne.
Durbet.
Durroux.
Duveau.
Mme Duvernois.
Engel.
Mme Estachy.
Eudier.
Evrard.
Fajon (Etienne).
Faraud.
Faure (Edgar), Jura.
Faure (Maurice), Lot.
Félice (de).
Ferrand (Pierre), Creuse.
Fourvel.
Gabelle.
Mme Gabriel-Péri.
Gagnaire.
Mme Galicier.
Garat (Joseph).
Garaudy.
Garnier.
Gautier (André).
Gautier-Chaumet.
Gazier.
Gernez.
Girard.
Girardot.
Gosnat.
Gosset.
Goudoux.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Mme Grappe.
Gravoille.
Grenier (Fernand).
Grunitzky.
Mme Guérin (Rose).
Guibert.
Guille.
Guillou (Pierre).
Guislain.
Guissou (Henri).
Guitton (Jean), Loire-Inférieure.
Guyon (Jean-Raymond).
Guyot (Raymond).
Halbout.
Hamon (Marcel).
Henneguelle.
Houdremont.
Houphouet-Boigny.
Jaquet (Gérard).
Jourd'hui.
Juge.
Julian (Gaston).
July.
Juskiewenski.
Juvenal (Max).
Klock.
Koenig (Pierre).
Kriegel-Valrimont.
Lacaze (Henri).
Lacoste.
Lafay (Bernard).
Laforest.
Lamarque-Cando.
Lambert (Lucien).
Lamps.
Lapie (Pierre-Olivier).
Lareppe.
Larue (Tony), Seine-Maritime.
Le Bail.
Le Caroff.
Lecourt.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine).
Le Floch.
Lefranc (Raymond), Aisne.
Legagneux.
Lejeune (Max).
Lemaire.
Mme Lempereur.
Lenormand (André), Calvados.
Léotard (de).
Leroy.
Lespiau.
Le Strat.
Letoquart.
Levindrey.
Liante.
Loustau.
Louvel.
Lucas.
Lussy (Charles).
Lux.
Mabrut.
Mage (Hubert).
Malbrant.
Malleret-Joinville.
Manceau (Robert), Sarthe.
Mancey (André).
Mao (Hervé).
Margueritte (Charles).
Mariat (René).
Marin (Fernand).
Marosselli.
Marrane.
Martel (Henri).
Mlle Marzin.
Masse.
Masson (Jean).
Maton.
Maurice-Bokanowski.
Mayer (Daniel).
Mazier.
Mbida.
Medecin.
Méhaignerie.
Menthon (de).
Mercier (André), Oise.
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Mérigonde.
Merle.
Métayer (Pierre).
Meunier (Jean), Indre-et-Loire.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michel.
Midol.
Minjoz.
Mitterrand.
Moisan.
Mollet (Guy).
Mondon (Raymond), Réunion.
Monnerville (Pierre).
Montalat.
Monteil (André).
Montel (Eugène), Haute-Garonne.
Mora.
Mouton.
Mudry.
Musmeaux.
Naegelen (Marcel-Edmond).
Nicolas (Lucien), Vosges.
Ninine.
Nisse.
Noël (Marcel).
Notebart.
Ortlieb.
Ouedraogo Kango.
Pagès.
Palmero.
Parmentier.
Paul (Gabriel).
Paumier (Bernard).
Pelissou.
Penven.
Perche.
Peron (Yves).
Pflimlin.
Pierrard.
Piette.
Pineau.
Pirot.
Plaisance.
Pourtalet.
Pranchère.
Prigent (Tanguy).
Mme Prin.
Prisset.
Pronteau.
Prot.
Provo.
Quinson.
Mme Rabaté.
Rakotovelo.
Ramadier (Paul).
Ramette.
Ranoux.
Raymond-Laurent.
Regaudie.
Reille-Soult.
Renard (Adrien).
Rey.
Mme Reyraud.
Rieu.
Rincent.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Roclore.
Roquefort.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe (Hubert).
Mlle Rumeau.
Sanglier.
Sauer.
Sauvage.
Savard.
Savary.
Schaff.
Schmitt (Albert).
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice), Nord.
Segelle.
Seitlinger.
Senghor.
Sidi el Mokhtar.
Simonnet.
Sissoko Fily Dabo.
Soury.
Teitgen (Pierre-Henri).
Thamier.
Thibaud (Marcel), Loire.
Thibault (Edouard), Gard.
Thomas (Eugène).
Thoral.
Thorez (Maurice).
Tirolien.
Titeux.
Tourné.
Tourtaud.
Triboulet.
Tricart.
Tsiranana.
Tubach.
Tys.
Ulrich.
Mme Vaillant-Couturier.
Vallin.
Vals (Francis).
Védrines.
Verdier.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Véry (Emmanuel).
Viallet.
Viatte.
Villard (Jean).
Villon (Pierre).
Vuillien.
Wasmer.

Ont voté contre :

MM.
Alliot.
Alloin.
André (Adrien), Vienne.
André (Pierre), Meurthe-et-Moselle.
Anthonioz.
Antier.
Apithy.
Arrighi (Pascal).
Babet (Raphaël).
Badie.
Bailliencourt (de).
Barennes.
Barrachin.
Barry Diawadou.
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Baylet.
Beauguitte (André).
Bégouin (André), Charente-Maritime.
Bégouin (Lucien), Seine-et-Marne.
Béné (Maurice).
Bergasse.
Berrang.
Berthommier.
Bettencourt.
Bocoum Barèma Kissorou.
Bône.
Bonnaire.
Edouard Bonnefous.
Bonnet (Christian), Morbihan.
Bouret.
Bouyer.
Brard.
Bretin.
Brocas.
Bruelle.
Bruyneel.
Cadic.
Caillavet.
Cassagne.
Chamant.
Charles (Pierre).
Chatelain.
Chauvet.
Cheikh (Mohamed Saïd).
Chevigny (de).
Christiaens.
Coirre.
Condat-Mahaman.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Couinaud.
Coulibaly Ouezzin.
Coulon.
Courant.
Courrier.
Couturaud.
Crouan.
Crouzier (Jean).
Cuicci.
Cupfer.
Daladier (Edouard).
Damasio.
Davoust.
Degoutte.
Delachenal.
Desouches.
Diallo Saifoulaye.
Dides.
Diori Hamani.
Dixmier.
Dorgères d'Halluin.
Ducos.
Dumas (Roland).
Faggianelli.
Fauchon.
Febvay.
Félix-Tchicaya.
Féron (Jacques).
Ferrand (Joseph), Morbihan.
Fourcade (Jacques).
François-Bénard, Hautes-Alpes.
Gaborit.
Gaillard (Félix).
Gaillemin.
Galy-Gasparrou.
Garet (Pierre).
Gavini.
Gayrard.
Georges (Maurice).
Giacobbi.
Giscard d'Estaing.
Goussu.
Grandin

Guitton (Antoine), Vendée.
Helluin (Georges).
Hénault.
Hernu.
Hersant.
Huel (Robert-Henry).
Hugues (André), Seine.
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Icher.
Ihuel.
Isorni.
Jacquet (Michel).
Jarrosson.
Jean-Moreau.
Jégorel.
Joubert.
Juliard (Georges).
Keita (Modibo).
Kir.
Laborbe.
La Chambre (Guy).
Lainé (Jean), Eure.
Lainé (Raymond), Cher.
Lalle.
Laniel (Joseph).
Larue (Raymond), Vienne.
Laurens (Camille).
Leclercq.
Lecœur.
Lefranc (Jean), Pas-de-Calais).
Legendre.
Léger.
Lipkowski (Jean de).
Lisette.
Luciani.
Mahamoud Harbi.
Mailhe.
Manceau (Bernard), Maine-et-Loire.
Marcellin.
Marie (André).
Martin (Gilbert), Eure.
Mendès-France.
Michaud (Louis).
Mignot.
Mondon, Moselle.
Monin.
Monnier.
Morève.
Morice (André).
Moustier (de).
Moynet.
Mutter (André).
Naudet.
Nerzic.
Nicolas (Maurice), Seine.
Oopo Pouvanaa.
Ouedraogo Kango.
Panier.
Parrot.
Paulin.
Pebellier (Eugène).
Pelat.
Perroy.
Pesquet.
Petit (Guy).
Pianta.
Pierrebourg (de).
Pinay.
Pinvidic.
Plantevin.
Plantier.
Pleven (René).
Pommier (Pierre).
Priou.
Privat.
Puy.
Queuille (Henri).
Ramel.
Ramonet.
Réoyo.
Reynaud (Paul).
Reynès (Alfred).
Ribeyre (Paul).
Ritter.
Rolland.
Rousseau.
Ruf (Joannès).
Sagnol.
Salliard du Rivault.
Salvetat.
Scheider.
Sekou Touré.
Sesmaisons (de).
Soulié (Michel).
Souquès (Pierre).
Sourbet.
Tamarelle.
Temple.
Teulé.
Thébault (Henri).
Thiriet.
Tinguy (de).
Tixier-Vignancour.
Toutblanc.
Trémolet de Villers.
Trémouilhe.
Turc (Jean).
Vahé.
Varvier.
Vassor.
Vaugelade.
Vayron (Philippe).
Vigier.
Vignard.
Viller (Pierre).

Se sont abstenus volontairement :

MM.
Fontanet.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Penoy.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Boganda et Lenormand (Maurice), Nouvelle-Calédonie.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Boisdé (Raymond).
Boscary-Monsservin.
Césaire.
Clostermann.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Démarquet.
Devinat.
Douala.
Frédéric-Dupont.
Gaumont.
Hovnanian.
Jacquinot (Louis).
Le Pen.
Meck.
Moch (Jules).
Montel (Pierre), Rhône.
Pelleray.
Poirot (Maurice).
Raingeard.
Soustelle.

N'ont pas pris part au vote :

M. André Le Troquer, président de l'Assemblée nationale.
M. Edouard Herriot, président d'honneur de l'Assemblée nationale.
M. Liquard, qui présidait la séance.

Dans le présent scrutin, M. Eugène Montel, porté comme ayant voté « pour », déclare avoir voulu voter « contre ».

Rectification

au compte rendu in extenso *de la 2e séance du mardi 22 janvier 1957.*
(*Journal officiel* du mercredi 23 janvier 1957.)

Dans le scrutin (n° 420) sur l'ordre du jour de MM. Verdier, Paul Reynaud, Pleven et plusieurs de leurs collègues déposé en conclusion des interpellations sur le marché commun européen :

M. Lenormand (Maurice), porté comme « n'ayant pas pris part au vote », déclare avoir voulu voter « contre ».

Rectifications

au compte rendu in extenso
de la séance du mercredi 23 janvier 1957.

Dans le scrutin (n° 421) sur l'amendement rectifié présenté par M. Jean-Louis Vigier à la proposition de loi relative au titre de déporté (4e lecture) (reprise du texte du Conseil de la République) :

M. Regaudie, porté comme ayant voté « contre », déclare avoir voulu voter « pour ».

Dans le scrutin (n° 423) sur la première phrase rectifiée de l'amendement de M. Pierre Gout à l'article 5 de la proposition de loi relative au recouvrement des créances commerciales :

MM. Pascal Arrighi, Badie, Bruelle, Faggianelli, Gaborit, Emile Hugues (Alpes-Maritimes), André Marie, Morève, André Morice, de Pierrebourg, Henri Queille, Ramonet, portés comme ayant voté « contre », déclarent avoir voulu voter « pour ».

Dans le scrutin (n° 424) sur la 2e phrase de l'amendement de M. Gout à l'article 5 de la proposition relative au recouvrement des créances commerciales :

MM. Pascal Arrighi, Badie, Bruelle, Faggianelli, Gaborit, Emile Hugues (Alpes-Maritimes), André Marie, Morève, André Morice, de Pierrebourg, Henri Queille, Ramonet, portés comme ayant voté « contre », déclarent avoir voulu voter « pour ».

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.